DIE BEDEUTUNG

DER

BINNENSCHIFFAHRT

FÜR DIE

DEUTSCHE SEESCHIFFAHRT

(I. TEIL UND II. TEIL, 1. ABSCHNITT)

INAUGURAL-DISSERTATION

DER STAATSWIRTSCHAFTLICHEN FAKULTÄT
DER KGL. LUDWIG-MAXIMILIANS-UNIVERSITÄT ZU MÜNCHEN

ZUR

ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE

VORGELEGT VON

TH. M. CORDS

STUTTGART
DRUCK DER UNION DEUTSCHE VERLAGSGESELLSCHAFT
1906

Als Dissertation angenommen von der staatswirtschaftlichen Fakultät der Universität München

Referent: Professor Dr. W. LOTZ

Das Folgende ist ein Teil einer Arbeit, welche gleichzeitig als 81. Stück der „Münchener Volkswirtschaftlichen Studien, herausgegeben von Lujo Brentano und Walther Lotz", im Verlage der J. G. Cotta'schen Buchhandlung Nachfolger in Stuttgart und Berlin erscheint.

MEINEM VATER

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41552318_0026

Inhalt

Seite

I. Teil. Die Verbindung mit dem Meere, sowie die Handelsorganisation in ihrem Einfluß auf die heutige Verkehrsstellung der deutschen Häfen 1

Einleitung. Die Gestaltung des Verkehrs in den einzelnen deutschen Seehäfen 1

A. Die Nordseehäfen 4

1. Die Verbindung mit dem Meere 4

a) Die Meereslage 4

b) Die Fahrstraße zum Meere 10

c) Der Hafenbetrieb 17

α) Die Hafeneinrichtungen 18

β) Insbesondere Freihafen und Zollausschlüsse . 24

γ) Die Hafenabgaben, bezw. die Platzspesen . 27

d) Die Organisation der Schiffahrt 31

2. Die Handelsorganisation 37

B. Die Ostseehäfen 41

1. Die Lage zum Weltverkehr 41

2. Die seewärtige Verkehrsstellung der westlichen Ostseestädte 45

3. Die seewärtige Lage der ostdeutschen Hafenstädte 51

II. Teil. Die Verbindungen mit dem Hinterland 56

Einleitung. Über die Schwierigkeiten, die Bedeutung der Binnenschiffahrt für den Seeverkehr statistisch festzustellen 56

*) Die deutschen Ostseehäfen, sowie Hamburg 69

1. Die Verkehrsmittel 69

a) Die Binnenwasserstraßen 69

b) Die Eisenbahnverbindungen 76

*) Der zweite Abschnitt des II. Teils behandelt in ähnlicher Ausgliederung die Nordseehäfen außer Hamburg . . . 253—417
und enthält ferner Schlußwort . . . . . 418—423
sowie Anhang statistischer Beispiele . . . . . 424—429

Seite

α) Die hauptsächlichen Linien der einzelnen Hafenplätze 76
β) Grundzüge der Eisenbahntarifpolitik gegenüber See- und Binnenschiffahrt 79
2. Die Binnenschiffahrt als Verteilerin und Zubringerin des Seeverkehrs 88
a) Hamburg, sowie die übrigen Elbhäfen 88
b) Lübeck und die anderen Häfen der westlichen Ostsee 149
c) Stettin 175
d) Die west- und ostpreußischen Häfen 207
α) Danzig 207
β) Königsberg 224
γ) Memel 240
e) Die Gestaltung des Seeverkehrs in den russischen Ostseehäfen im Hinblick auf den Wettbewerb mit den ost- und westpreußischen Plätzen 244

I. Teil

Die Verbindung mit dem Meere, sowie die Handelsorganisation in ihrem Einfluß auf die heutige Verkehrsstellung der deutschen Häfen

Einleitung

Die Gestaltung des Verkehrs in den einzelnen deutschen Seehäfen

Wenn wir als die allgemein wirkende Ursache für die unausgesetzte Steigerung des Seeverkehrs die Umwälzung im ökonomischen Charakter des Deutschen Reiches ansehen dürfen, so zeigt sich bei der Zergliederung dieser Steigerung, daß sie für die einzelnen Häfen sehr verschieden wirksam gewesen ist [1]).

Nach der Statistik des Deutschen Reiches [2]) liefen zu Handelszwecken Schiffe mit Registertonnen ein in:

	1883		1903		Zunahme der Tonnage in Proz. der Ziffern von 1883
		netto		netto	
Emden	591	27000	1714	492700	+ 1725
Freie Stadt Bremen .	2374	974200	3848	2675700	+ 177
„ „ Hamburg	5936	3285900	11574	9033800	+ 175
Altona	585	138800	3933	283600	+ 104
Kiel	3217	439500	4333	577000	+ 31
Freie Stadt Lübeck .	2003	360400	2672	559800	+ 55

[1]) Aftalion, Le développement des principaux ports maritimes de l'Allemagne in: Revue d'économie politique 1901, p. 562.

[2]) Wegen der Verschiedenheit der Grundsätze bei der Anschreibung eignen sich die statistischen Angaben der einzelnen Handelskammern, welche Aftalion a. a. O. benutzt, nicht zu einer vergleichenden Übersicht.

	1883		1903		Zunahme der Tonnage in Proz. der Ziffern von 1883
		netto		netto	
Rostock	720	80600	1988	423100	+ 425
Stettin[1])	3251	859100	4435	1460200	+ 71
Neufahrwasser (Danzig) . .	2352	652800	2347	672500	+ 3
Königsberg[2]) . . .	2025	560300	2122	619100	+ 10
Memel	940	230100	570	201100	— 13

Die niederländischen und belgischen Häfen weisen folgende Entwicklung auf: Eingang:

	1890		1903		
Amsterdam[3]) . . . (2,833 cbm brutto = 1 Rgt. netto)	1675	1482500	1977	2551700	—
Rotterdam[4]) . . .	4535	2918400	7499	7626300	—
Antwerpen[5]) . . .	4532	4517700	5775	9115400	—

Die Unterschiede in der Entwicklung der Schiffsbewegung in den verschiedenen Häfen treten klar hervor; vor allem auffällig ist der Gegensatz der Nordsee- und Ostseehäfen, indem der Verkehr der letzteren in den betrachteten zwanzig Jahren fast allgemein stationär gewesen ist gegenüber dem schnellen Anwachsen in den deutschen wie fremden Nordseehäfen. Noch deutlicher wird dies, wenn die Schiffsbewegung des deutschen Nordseegebiets der des Ostseegebiets gegenübergestellt wird[6]). Angekommen im:

	1883		1903		
Nordseegebiet . .	30784	5382000	52102	14837000	+ 176
Ostseegebiet . . .	26217	4005100	38983	6100100	+ 52

---

[1]) Für Stettin ist 1903 der Verkehr von Kratzwieck hinzugerechnet, der früher in dem Stettins enthalten war.

[2]) Und Pillau.

[3]) Chambre of commerce and factories at Amsterdam. Report 1903, p. 37.

[4]) Ysselsteyn, Le port de Rotterdam, p. 101. 2. Aufl. 1904.

[5]) Jahresbericht der Rotterdamer Handelskammer über 1903, S. 111.

[6]) Die Summe des Schiffsverkehrs in den einzelnen Häfen übersteigt regelmäßig den der betreffenden Küstenstrecke; es ist daher nur zulässig, die Bewegung des Ostseegebiets mit derjenigen des Nordseegebiets direkt zu vergleichen, nicht aber mit der gesamten Schiffsbewegung des Deutschen Reiches, die ähnliche Differenzen aufweist.

Diese Tatsache lehrt, daß die Häfen des einen und des anderen Gebiets unter derartig grundverschiedenen Bedingungen stehen müssen, daß eine entsprechend getrennte Behandlung im Laufe der Untersuchung erforderlich ist[1]). Viel mehr läßt sich aus den obigen Zahlen nicht entnehmen. Die Nachweise, welche einfach registrieren, daß ein Schiff eingelaufen (oder ausgelaufen) sei, enthalten keine Winke, in welchem Maße das Schiff Transportarbeit für den betreffenden Hafen geleistet hat[2]). Sie ist natürlich ganz verschieden, wenn ein Ozeandampfer in Hamburg oder Bremen als dem Anfangsort seiner Fahrt die gesamte Ladung einnimmt, oder wenn er Emden anläuft, um Bunkerkohlen überzunehmen, oder Antwerpen besucht, um die Ladung zu vervollständigen. Aus der Größe der Schiffsbewegung allein kann kein Hafen seine Stellung im Seeverkehr ableiten. Der Streit, den in dieser Beziehung Hamburg und Antwerpen um den ersten Platz unter den kontinentalen Häfen ausfechten — Hamburg macht geltend, daß die belgische Vermessung die Schiffe um etwa 17 % größer erscheinen läßt als die deutsche[3]), während Antwerpen für den Elbhafen den Verkehr Cuxhavens in Abzug bringen will[4]) — ist ohne praktisches Interesse, da die Tragfähigkeit der unvollkommenste Maßstab für die verkehrswirtschaftliche Stellung ist. Ein besseres Bild von den Transportleistungen der einzelnen Plätze gibt die Übersicht über die von ihnen beförderten Gütermengen[5]): Tonnen à 1000 kg:

	Eingang zur See		Ausgang zur See	
	1890	1903	1890	1903
Antwerpen[6])	3437600	(1902: 6393600)	1269300	(1902: 4988200)
Rotterdam	4227200	11846400	?	3296700

[1]) Aftalion a. a. O. S. 563.

[2]) Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen 1901, S. 432/33.

[3]) Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg 1903, S. 9, zu Rotterdam 1903, S. 112.

[4]) E. R . . . ., La part de l'Allemagne dans le trafic du port d'Anvers, in Revue d'économie politique 1904, p. 792.

[5]) Nach den Jahresberichten der betreffenden Handelskammern, resp. der Ältesten der Korporation der Kaufmannschaft.

[6]) In dem Aufsatze in der Revue d'écon. polit. 1904, p. 793 wird

	Eingang zur See		Ausgang zur See	
	1890	1903	1890	1903
Amsterdam (Generalimport, resp. -export)	(1895: 1053400)	1312800	(1895: 511400)	677500
Emden	(1900: 168500)	501400	(1900: 51000)	283100
Bremen	1465900	2592300	799500	1882100
Hamburg	5007000	10535200	2512000	5357800
Lübeck	406300	537000	166900	328400
Stettin	1425000	2273700	618000	963200
Danzig	415600	856900	525200	765100
Königsberg [1])	339000	743000	505300	687800

Bei diesem Maßstab erscheint die Entwicklung der Ostseehäfen in einem etwas helleren Lichte, indessen der gewonnene Eindruck, daß die beiden großen Gruppen in verschiedener Weise aus dem wirtschaftlichen Aufschwung Deutschlands Nutzen gezogen haben, wird nicht verwischt. Hinsichtlich dieser Verkehrsgruppen tritt zu Tage, daß für die einzelnen Hafenplätze besondere Faktoren ausschlaggebend gewesen sein müssen, welche die Wirkung der allgemeinen Verkehrssteigerung vertieften, wo sie mit ihr parallel gingen, sie zum Teil oder ganz aufhoben, wo sie fehlten. Diese Faktoren für die verschiedenen Seehäfen aufzudecken und ihre Bedeutung zueinander klarzustellen, ist die Aufgabe der folgenden Untersuchung.

A. Die Nordseehäfen

1. Die Verbindung mit dem Meere

a) Die Meereslage

Solange die ökonomischen Kräfte eines Gebiets hinsichtlich der Produktion und Konsumtion noch nicht ausreichen, um zur See regelmäßige Verbindungen mit fremden Ländern

---

fälschlich die Gesamteinfuhr und -ausfuhr Antwerpens auf See- und Binnenschiffen mit dem Seeverkehr der anderen Häfen verglichen.

[1]) 1 Festmeter Holz = 0,59 t.

zu unterhalten, solange also im Weltverkehr Stapelplätze vermittelnd eingreifen müssen, gehört die geographische Lage zu den großen Meeresstraßen zu den über die Bedeutung eines Seehafens entscheidenden Faktoren[1]). Nach der Entdeckung der neuen Welt konnten sich Brügge[2]), Antwerpen, Amsterdam, London nacheinander zu Mittelpunkten des gesamten Weltverkehrs aufschwingen, weil an dieser schmalen Stelle zwischen dem Ozean und der Nordsee die von Südeuropa, Indien und Amerika kommenden Wasserwege zusammentrafen mit den vom Nordosten Europas heranführenden Meeresstraßen[3]). Hamburg stützte gleichfalls in späterer Zeit seine Bedeutung zu einem Teil auf den Güterumschlag zwischen Westeuropa und Skandinavien dank seiner Lage im südöstlichen Scheitelpunkt des Winkels der Nordseeküste. Der Wert der Seelage für die Verkehrsstellung des einzelnen Hafens hat sich in Asien und Afrika bis jetzt erhalten, da die moderne Entwicklung, welche allgemein auf die Zurückdrängung des Stapelverkehrs gerichtet ist, sich dort erst in den letzten Jahren durchzusetzen begonnen hat. Anders in Europa; hier hat die mächtige Steigerung der verfrachteten Güter bereits in zahlreichen Plätzen, die früher nur durch London eine Verbindung mit fremden Erdteilen hatten, die Errichtung direkter Schifffahrtslinien ermöglicht. Deshalb hat in den Häfen der Nordsee der Seeumschlagsverkehr seine wichtige Rolle ausgespielt. Für die Einzelheiten über die Zurückdrängung desselben im Zeitraum 1890/1903 muß auf die Betrachtung des Hinterlandsverkehrs von Hamburg und Bremen verwiesen werden. Hier mögen nur einige Daten zur Veranschaulichung dienen. Der Gesamtwert der in Hamburg seewärts eingegangenen Güter

---

[1]) Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen: London, Liverpool, Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Havre in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung, S. 12 ff.

[2]) „Brügges große Stellung wurde hinfällig, als die Schiffer gelernt hatten, in einer Fahrt vom Mittelmeer bis zur Ostsee zu fahren.“ Ratzel, Politische Geographie, 1897, S. 413. Der Verfasser hat übersehen, daß Brügges Niedergang zum größten Teil durch Versandung verursacht wurde, gegen die die damalige Technik ohnmächtig war.

[3]) Wiedenfeld a. a. O. S. 13.

belief sich 1903 auf 2397,6 Mill. Mk., die Abfuhr mit den Eisenbahnen und auf der Oberelbe erreichte 1522,4 Mill. Mk. Indessen die Bedürfnisse einer Bevölkerung von 800 000 Seelen sind so umfangreich, daß ein großer Teil der Differenz von 875,2 Mill. Mk. auf ihre Rechnung zu setzen ist. Andererseits nähert sich der Wert der Zufuhren aus dem Hinterland (1637,4 Mill. Mk.) der Ziffer der Ausfuhr über See (2025,5 Mill. Mk.), wenn auch ein Bruchteil der aus dem Binnenland empfangenen Werte, als dem Platzkonsum dienend, in Abzug zu bringen ist. Im einzelnen ist bei den Nahrungs- und Genußmitteln [1]) die Wiederausfuhr nur erheblich bei den Kolonialwaren; insbesondere wurden von 152,5 Mill. Mk. Kaffee 66,3 wieder zur See verladen. Den 25,5 Mill. Mk. seewärts ausgeführten Weinen und Likören steht trotz des Konsums und der starken Ausfuhr binnenwärts nur die Summe von 33,3 Mill. Mk. an Einfuhr zur See gegenüber [2]). Von den übrigen Verzehrungsgegenständen wird der größte Teil entweder am Platze verbraucht oder dem deutschen Hinterlande zugeführt. Ähnlich verhält es sich mit den Rohstoffen; nur einige Güter außereuropäischen Ursprungs werden teilweise wieder exportiert, so z. B. 18,0 Mill. Mk. Chilisalpeter bei 65,6 Mill. Mk. Einfuhr. Von 79,9 Mill. Mk. Gummi und Harzen verließen 27,6 Hamburg auf dem Seewege; von Baumwolle (118,1 Mill. Mk.) kehrten 26,5, von Petroleum (43,8) 2,9 Mill. Mk. seewärts ins Ausland zurück. Hinsichtlich der Fabrikate wird die Wiederausfuhr verschwindend klein sein [3]). Für den Verkehr Bremens liegen die Verhältnisse nicht wesentlich anders: 1903 in Millionen Mark

---

[1]) Nach Hamburgs Handel und Schiffahrt 1903, Tabellarische Übersichten:

Einfuhr von Verzehrungsgegenständen zur See . . 757,7 Mill. Mk.
Ausfuhr von Verzehrungsgegenständen per Eisenbahn und Oberelbe . . . . . 420,2 „ „

[2]) Spirituosenfabrikation im Freihafengebiet!

[3]) Zur See kamen 206,8 Mill. Mk. Fabrikate herein, ins Binnenland gingen 195,5. Von letzteren wurden 829,4 Mill. Mk. eingeführt, und nur 774,6 gelangten überhaupt zur Ausfuhr.

	Verzehrungs-gegenstände	Rohstoffe u. Halbfabrikate	Fabrikate
Seewärtige Einfuhr . . .	205,1	625,1	53,7
Ausfuhr ins Binnenland . .	148,5	444,4	29,1

Ähnlich unbedeutend ist auch z. B. die Wiederausfuhr in Rotterdam. Sogar hinsichtlich der Kolonialwaren ist dieselbe vergleichsweise nicht von Belang — abgesehen von Reis, welcher dort einer Bearbeitung unterzogen wird [1]). Heute gibt danach in den Nordseehäfen der auf den Bedürfnissen des Hinterlandes beruhende Seeverkehr den Ausschlag [2]). So natürlich es ist, daß ein Umschlagsverkehr sich vorzugsweise dort entwickelt, wo die Verbindung mit möglichst vielen Häfen gesichert erschien, so klar ist es, daß ein Schiffahrtsverkehr, der im Binnenlande Ursprung und Ziel sucht, sich dorthin wendet, von wo aus die billigsten und bequemsten Verbindungen zum Hinterland gegeben sind. Ich habe bereits erwähnt, daß der Verkehr mittels Seeschiff unvergleichlich billiger bewirkt wird als selbst auf den Binnenwasserstraßen [3]). Es genügt schon ein geringer Vorteil in den festländischen Entfernungen zu Gunsten eines dasselbe Hinterland bedienenden Hafens, um ein beträchtliches Mehr im Seewege auszugleichen. In der Tat sind die Entfernungsunterschiede zwischen den Häfen von Antwerpen bis Hamburg derartig gering, daß sie praktisch nicht in Betracht kommen. Es beträgt die mittlere Entfernung [4]) in Seemeilen (1 Seemeile = 1,852 km):

	nach New York	San Thomas	Lissabon
von Hamburg . . .	3610	4130	1340
„ Bremerhafen . .	3560	4075	1280
„ Amsterdam . .	3365	3885	1095
„ Rotterdam . . .	3340	3860	1070
„ Antwerpen . . .	3310	3830	1040

---

[1]) Reis: 31400 t von 46600 t 1903; dagegen nur 11900 t Kaffee von 85600 t; Baumwolle 5200 von 21200 t; Tabak etc. 2300 von 38700 t.

[2]) Wiedenfeld a. a. O. S. 15.

[3]) v. d. Borght, Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Seeschiffahrt, 1892, S. 16: „Es ist . . . in der Tat in allen Schiffahrtsländern nachgewiesen, daß der Wettbewerb des Meeres allem anderen Bewerb voransteht."

[4]) Nach F. Hegemann, Mittlere Entfernung auf Dampferwegen,

Was bedeutet gar bei den gewaltigen Entfernungen Hamburg-Buenos-Ayres = 6630 Seemeilen, oder -Kapstadt = 6495 Seemeilen und -Yokohama = 11 710 Seemeilen eine Differenz von 300 Seemeilen, welche Antwerpen vor Hamburg voraus hat. Ein zahlenmäßiger Frachtenvergleich ist leider nicht durchführbar. Vor allem gebricht es an einer umfassenden Statistik der Seetransportpreise, die nach systematischen Gesichtspunkten aufgestellt ist. Ob eine solche amtliche Aufzeichnung, die Murken [1]), als ein nationalökonomisches Postulat ersten Ranges bezeichnet, Abhilfe schaffen wird, ist fraglich. Wohl lassen sich jetzt, nachdem sich die Trennung von Reederei und Seehandlung durchgesetzt hat, die reinen Transportpreise ermitteln, aber diese von gewöhnlichen Frachtschiffen erzielten Beförderungspreise bewegen sich, ähnlich wie in der Binnenschiffahrt, unter dem Einfluß wechselnder Konjunkturen in überaus starken Schwankungen. Dürfen somit die in einigen Häfen regelmäßig vorgenommenen Aufzeichnungen auch nicht miteinander verglichen werden, so schafft statt dessen eine andere Erwägung die nötige Aufklärung. In den letzten Jahren sind unter dem Wettbewerb der neueingerichteten direkten Linien die Frachtsätze der Seegüterbeförderung überall auf einen Stand heruntergedrückt, der verhältnismäßig große Unterschiede im absoluten Betrag kaum empfinden läßt [2]). Van der Borght bemerkt [3]): „Gewöhnlich wird bei längeren Seefahrten nur das Küstengebiet, das den Endpunkt der Fahrt bilden soll, im allgemeinen bestimmt, so daß es gleichgültig ist, in welchen Hafen eingelaufen wird. Dadurch kommt es, daß oft Entfernungsunterschiede von mehreren hundert Kilometern den Frachtsatz im ganzen nicht verschieben.“ Nach der gemeinen Bestimmung der Chartepartie von Übersee nach dem europäischen Festland pflegt denn auch die Seefracht für alle Häfen zwischen Havre und Hamburg dieselbe zu sein. Selbst bei kleineren Entfernungen wird die dann relativ bedeutendere

---

1897. Annalen der Hydrographie u. Meteorologie 1897, Beiheft 1, und R. Jannasch, Die Wege und Entfernungen im Weltverkehr, 1904.

[1]) a. a. O. S. 45.

[2]) Wiedenfeld a. a. O. S. 15.

[3]) v. d. Borght, Verkehrswesen, 1892, S. 271.

Differenz zwischen verschiedenen Häfen vollständig verwischt, wurden doch z. B. 1904 am Londoner Frachtenmarkt spanische Erze zur Auswahl über Rotterdam und Emden zu gleich billigen Frachtsätzen expediert [1]). Angesichts dieser Tatsachen fällt die Behauptung [1]) in sich zusammen, daß Emden als westlicher deutscher Hafen für den nach Westen gerichteten Seeverkehr sich im Vorteil gegen die anderen deutschen Häfen befinde. Im Gegenteil ist einerseits der Nachteil, der diesen Hafenplätzen aus ihrer zurückgezogenen Lage für den Verkehr mit fremden Weltteilen früher erwuchs, durch die moderne Schifffahrtsorganisation so gut wie ausgeglichen; so ergibt sich daraus für sie andererseits ein Vorsprung in den Verbindungen von Mittel- und Osteuropa mit dem Westen. Weil die Kosten der Beförderung im Ozeandampfer niedriger sind als im kleinen Fahrzeug der Nord- und Ostsee, so entsteht das Bestreben, die Umladung in das teuere Schiff möglichst nahe an den endgültigen Bestimmungsort zu verlegen. Namentlich Hamburg hat aus diesem Grunde seinen Umschlagsverkehr mit den nordischen Reichen und dem baltischen Rußland zur heutigen Blüte treiben können. Indessen darf man auch in diesen Beziehungen der Lage zum Meere nur eine untergeordnete Bedeutung beimessen, sonst bleibt unaufgeklärt, daß das benachbarte Bremen sich hat so weit von der Elbestadt überflügeln lassen. In der Regel spielt daher bei der Wahl des Verschiffungshafens für einen Transport aus dem Binnenland nach Übersee die Meeresentfernung keine Rolle. Dies meinte der bremische Oberbaudirektor Franzius [2]), als er schrieb: „Für den Verkehr von einem Punkte des Landes bis zu zwei gleich guten Häfen kommt . . . nur die Differenz der Entfernungen auf dem Lande in Frage.“ Für den Hinterlandsverkehr der Häfen ist die Lage zur See fast bedeutungslos geworden. In gleicher Weise richtet sich in den europäischen Häfen der Umschlagsverkehr, da er, wie dargetan ist, ein Anhängsel des Hinterlandsverkehrs ge-

---

[1]) Fürbringer, Zweck, Bedeutung . . . des Emdener Hafens. Ztschr. f. Binnensch. 1904, S. 411.

[2]) Franzius, Art. Seehäfen im Handbuch der Ingenieurwissenschaften, 1900, Bd. III, Abt. 3, S. 350.

worden ist, nach den für letzteren ausschlaggebenden Bedingungen. Bei aller absoluten Größe kann er allein einem Hafen keine Bedeutung mehr verleihen. Er stützt sich infolgedessen hauptsächlich auf die in einem Hafen gegebene Häufigkeit der Verschiffungsgelegenheit, die aber heute von dem vom Hinterland hervorgerufenen Verkehr abhängig ist[1]).

b) Die Fahrstraße zum Meere

Eine Lebensfrage für jeden Hafen ist die leichte Zugänglichkeit für die in der großen Fahrt beschäftigten Ozeandampfer. Je mehr nun die Überzeugung zum Durchbruch kam, daß Schiffe größter Dimensionen allein noch vermögen, einen Gewinn zu erzielen, je mehr man deshalb zur Einstellung immer größerer Schiffsgefäße schritt, desto empfindlicher wurde der Mangel einer diesen neuen Verhältnissen angepaßten Fahrtiefe. Seit der Eröffnung des Suezkanals war dessen Tiefe das Mindestmaß für alle Häfen, wenn sie nicht auf den Verkehr mit Asien und den Gestaden des Indischen und Stillen Ozeans verzichten wollten. Dies bedeutet nach der Erhöhung der Maximaltauchung auf 8 m vom 1. Januar 1902 eine gleiche Minimaltiefe für die Zufahrten aller Welthäfen. Sie standen infolgedessen vor dem Dilemma, entweder die Fahrten ihrer Schiffe in einem weiter stromab gelegenen Vorhafen endigen zu lassen, hier kostspielige Hafenbauten auszuführen, kurz die gesamte Verkehrs- oder Umschlagstätigkeit dorthin zu verlegen, oder aber mittels kostspieliger Arbeiten die erforderliche Tiefe der Zufahrt für den Haupthafen herzustellen. Ohne Ausnahme haben die betreffenden Hafenplätze den letzteren Weg gewählt und diesen Entschluß mit bewundernswerter Zähigkeit und gewaltigen Kosten in die Wirklichkeit umgesetzt. Nicht so sehr die technische Bequemlichkeit der offenen Ladungsbecken, die an unteren Flußmündungen wegen der großen Unterschiede in den Wasserständen ausgeschlossen sind, als vielmehr die Rücksicht auf die Beziehungen zum Hinterland war es, die wuchtig für die tief ins Binnenland einge-

[1]) Wiedenfeld a. a. O. S. 16.

betteten Häfen sprach. Es war der Wunsch, den Übergang auf das teuere Binnenbeförderungsmittel möglichst weit in das Land hineinzuverlegen. Bis in die neueste Zeit war Hamburg in dieser Beziehung empfindlich im Rückstand. Nach der Regulierung der Elbe 1868—73 und 1883 bot dieselbe in Hamburg allerdings bei Hochwasser Tiefen von 7,80—8,20 m, in den neuen Häfen sogar 10 m, d. h. bei Niedrigwasser 8 m [1]).

Aber der Maximaltiefgang aller nach Hamburg bestimmten Schiffe war von der unterhalb bei Blankenese befindlichen Barre abhängig, die selbst nach den Ende der 90er Jahre unternommenen Vertiefungsarbeiten nur 7,20—7,50 m Tiefe bot [2]). Eine endgültige Korrektion der Unterelbe, deren Vorarbeiten augenblicklich von Hamburg und Preußen gemeinsam begonnen sind, ist vor 4—5 Jahren nicht zu erwarten. Um aber das unabweisbare Bedürfnis nach einer leistungsfähigeren Zufahrt schon früher zu befriedigen, wurde 1902 beschlossen, auf der schwierigsten Strecke, von der Stadt bis zur Lühe eine um 2 m tiefere, also ca. 10 m bei Hochwasser tiefe Rinne durch Baggerung herzustellen [3]). Bereits 1903 zeigten sich die Wirkungen der in der Ausführung begriffenen Verbesserung des Fahrwassers; es haben bereits Schiffe von 9 m Tiefgang unter günstigen Umständen, ohne zu leichtern, an die Stadt gelangen können [4]). Gewöhnlich leichtern jedoch die größten transatlantischen Dampfschiffe, vorzüglich die der Hamburg-Amerikalinie, bei Brunshausen, 30 km vor Hamburg an der erwähnten Barre. Die Behauptung, daß der Verkehr auf der Elbe von Hamburg an abwärts Dimensionen annimmt, die bei weiterer Steigerung Gefahren für die Sicherheit der Schiffahrt bringen, entspringt nur der Phantasie mißgünstiger Wettbewerber, und man muß bedauern, daß sie in dem lesenswerten Aufsatze des Freiherrn von Maltzahn kritiklos wiederholt wird [5]). Eine Minderung der Transportsicherheit, das würde heißen,

---

[1]) Lehmann-Felskowsky, Deutschlands Häfen u. Wasserstraßen in Wort u. Bild, 1906, S. 10/11.

[2]) Aftalion a. a. O. S. 502.

[3]) Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg 1902, S. 38.

[4]) Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg 1904, S. 52.

[5]) v. Maltzahn a. a. O. S. 279.

eine Minderung der Konkurrenzfähigkeit der Elbhäfen, kann hierauf nicht in geringstem Umfange begründet werden.

In einer ungleich bedenklicheren Lage befand sich vor zwei Jahrzehnten Bremen. Im Jahre 1886 war die nutzbare Wassertiefe der Unterweser auf 2,75 m gesunken[1]). Die gesamte Schiffsbewegung war nach Bremerhaven, 65 km talwärts gedrängt, während der gesamte Handel, die Schuppen und Speicher in Bremen verblieben. Der Transport dorthin wurde mittels Leichter, die obenein mit den Schwierigkeiten des Fahrwassers zu kämpfen hatten, bewerkstelligt. Dadurch verteuerte sich die Seefracht um mindestens 2 Mk. per Tonne[2]), so daß trotz der Anstrengungen Bremens, die Hafenanlagen den Fortschritten des Schiffsbaus anzupassen, sein Verkehr nur sehr mäßig zunahm, während die Nachbarhäfen von Hamburg bis Antwerpen immer mehr aufblühten. Kein Wunder, daß man die gewaltigen Kosten nicht scheute, am Ende der 80er Jahre die Unterweser einer durchgreifenden Korrektion zu unterziehen. Im Jahre 1893 war die nutzbare Tiefe bereits auf 5 m gebracht, wie von dem bremischen Oberbaudirektor Franzius vorgesehen war; 1900 konnten Schiffe über 5,6 m Tiefgang Bremen erreichen. Somit muß die alte Hansestadt dauernd darauf verzichten, Schiffe der großen Fahrt über diese Dimensionen hinaus bei sich zu beherbergen. Aber der Erfolg ist bedeutsam genug; er läßt sich genau an der Zahl der eingelaufenen Seeschiffe beobachten[3]):

1880:	993	Schiffe	mit	62200	Registert. netto
1890:	1137	„	„	173400	„ „
1895:	1731	„	„	652000	„ „
1900:	2108	„	„	895800	„ „
1902:	2273	„	„	1100300	„ „

Sein Vorhafen Bremerhaven ist indessen durch fortgesetzte Vertiefungsarbeiten an der Außenweser den größten transatlantischen Dampfern zugänglich geblieben. Dort erhält sich

[1]) L. u. G. Franzius, R. Rudloff, Seekanäle, Strommündungen, Seehäfen, S. 59. Ergänzung des 3. Bandes des Handbuchs der Ingenieurwissenschaften.

[2]) Aftalion a. a. O. S. 513.

[3]) Bericht der Handelskammer zu Bremen 1902, S. 68.

andauernd eine Fahrrinne von 8 m bei Niedrigwasser [1]), was bei Hochwasser 11,5 m entspricht, also weitgehenden Ansprüchen genügt. Ein gleiches gilt für Emden. Die Unterems trägt die größten Seeschiffe, welche die konkurrierenden Hafenplätze erreichen können [2]), indem selbst bei Niedrigwasser die Fahrtiefe bis zum Außenhafen nicht unter 8 m sinkt [3]).

Amsterdam hat schon vor einem Menschenalter durch die Eröffnung des Nordseekanals am 1. Januar 1876 [4]) für eine moderne Zufahrt mit dem Meere gesorgt. Allein die damals bewiesene Voraussicht hat nicht verhindern können, daß die geschaffene Tiefe von 9 m jetzt für ungenügend erachtet wird. Daher sind Erweiterungen im Bau, die wahrscheinlich zu Beginn des Jahres 1907 beendet werden [5]). Dann wird Amsterdam eine Verbindung von 10,3 m Tiefe mit dem Vorhafen Ymuiden besitzen.

Rotterdams Neuer Wasserweg gewährt bei Hochwasser Schiffen bis zu 8 m Tiefgang Zutritt [6]). Der Maashafen bemüht sich, wenigstens 9 m zu erreichen und wird damit das Suezkanalmaß innehalten. Er wird auf den Verkehr der größten Amerikafahrer wie Amsterdam Verzicht leisten. Dagegen will Antwerpen sich die Möglichkeit einer Beteiligung offen halten, dadurch daß es die heutige Fahrwassertiefe von 6,0 resp. 10,4 m auf 8,0 resp. 12,4 m bringen will [7]).

Abgesehen von dem Verkehr der europäisch-amerikanischen Schnelldampfer, der schon aus anderen Gründen in Cuxhaven

---

[1]) Bericht der Handelskammer zu Bremen 1904, S. 69.

[2]) Schweckendieck, Festschrift zur Eröffnung des neuen Emdener Seehafens 1901, S. 65.

[3]) Fürbringer, Zweck, Bedeutung . . . des Emdener Hafens, S. 403. Ztschr. f. Binnensch. 1904.

[4]) Schnurmann, VI. Internation. Binnenschiffahrtskongreß 1894. 2. Frage: Der Hafen von Amsterdam, S. 2.

[5]) Report . . . chamber of commerce and factories at Amsterdam 1903, S. 45.

[6]) Ysselsteyn. Le port de Rotterdam, 1904, S. 21. Rotterdam selbst hat 9,0 m Wassertiefe, aber unterhalb bei Maasluis verringert sie sich auf 8,2 m, resp. 6,6 m. bei Niedrigwasser.

[7]) Wiedenfeld a. a. O. S. 72 (Tabelle).

und Bremerhaven konzentriert ist, der aber in nur verschwindendem Umfange dem Gütertransport dient, sind die Fahrstraßen der nordwesteuropäischen Festlandshäfen, in den letzten Jahren in ihrem technischen Zustande einander so nahe gerückt, daß sich auf sie die Verschiedenheiten in der Verkehrsbedeutung nicht zurückführen lassen [1]).

Wenn ich den ausschlaggebenden Einfluß der Fahrstraße hervorgehoben habe und die Behauptung aufrecht erhalte, daß er infolge der nahezu gleichen Bedingungen für die Konkurrenz der in Betracht kommenden Häfen ausgeschaltet ist, so zeigt sich andererseits die ganze Bedeutung dieses Faktors bei dem Bestreben, den Rheinhafen Köln dem großen Seeverkehr zu erschließen. Ich will an späterer Stelle darauf eingehen, welche Gründe dazu führten, die Unabhängigkeit des Rhein-Seeverkehrs von den holländischen und belgischen Häfen zu erstreben. Im Jahre 1879 wurde für die Rheinstrecke unterhalb Kölns die Tiefe des Fahrwassers auf 3 m unter dem gemittelten niedrigsten Wasserstande mit Holland vereinbart. Im Verein mit neuen Hafenanlagen waren die Voraussetzungen für eine beschränkte Seeschiffahrt der niederdeutschen Rheinhäfen im europäischen Verkehr erfüllt. Mit Eifer unternahmen es Köln, Düsseldorf und Duisburg, die nötigen Schiffahrtslinien ins Leben zu rufen. Insbesondere Köln träumte sich in der Zukunft unter den Welthäfen des Deutschen Reiches; es hat seine Hoffnungen arg herabspannen müssen. Sein Güterverkehr im Seedienst hat 1903 noch nicht die ersten Hunderttausend Tonnen erreicht und beschränkt sich, wie aus der nebenstehenden Übersicht hervorgeht, in der Hauptsache auf England und die deutschen Häfen der Nord- und Ostsee [2]).

Der Verkehr mit Großbritannien ist demnach in Rückgang begriffen, nur der Verkehr mit der deutschen Küste, vor allem mit Bremen und Hamburg, mit welchen ein intensiver Seeleichterdienst unterhalten wird, weist einige Fortschritte auf. Die These des Mitdirektors des Kopenhagener Freihafens, Hage, auf dem Düsseldorfer See- und Binnenschiffahrtskon-

[1]) Wiedenfeld a. a. O. S. 73.

[2]) Jahresber. d. Handelsk. zu Köln 1903, S. 315.

	Britische Häfen	Deutsche Häfen der Nordsee	Deutsche Häfen der Ostsee	Insgesamt	
Empfang (Tonnen):					
1895	17424	9588	9320	36960	
1900	17761	21689	12787	54869	
1902	9994	27368	15543	54985	
1903	8048	34427	12314	60943	64057
					94477
Versand (Tonnen):					94806
1895	14423	7765	4909	27097	97139
1900	11665	17899	7860	41110	
1902	10580	17079	8654	39821	
1903	5957	20847	8855	36196	

greß: „Eine direkte Fahrt ist immer billiger als zwei kombinierte Fahrten [1])“, kann in dieser Allgemeinheit nicht aufrechterhalten werden. Unbestreitbar geht die Tendenz dahin, dem Seeschiff einen Weg tief ins Land zu bahnen, aber unter der Voraussetzung, daß das Seeschiff das billigere Transportmittel darstellt. Diese Bedingung fehlt bisher für die Fortentwicklung des Rhein-Seeverkehrs. Zwar können bei günstigen Wasserständen die großen, 3,5 m tieftauchenden Seeschleppschiffe bis Köln verkehren, doch ist dieser Schleppverkehr hauptsächlich auf geringere Entfernung vorteilhaft, weil der Schleppdampfer mit zwei Leichtern im Anhang auf See die doppelte Zeit wie ein gewöhnliches Dampfschiff braucht. Die für längere Fahrten einzustellenden Dampfer erweisen sich als unrentabel, selbst wenn zu jeder Zeit nutzbare Tiefen von 3—4 m vorhanden wären [2]). In Wirklichkeit ist bei den wechselnden Rheinwasserständen die Minimaltiefe von 3 m nicht vorhanden. In jedem Jahre klagt z. B. die Handelskammer zu Köln über unzureichende Fahrtiefen besonders auf der niederländischen Strecke [3]). Alljährlich berichtet sie über kostspielige Leichte-

---

[1]) Ztschr. f. Binnensch. 1904, S. 284. Prof. Bubendey, Die Frage der Seeleichter.

[2]) Bubendey a. a. O. S. 284 meint, daß die Seitenkanäle des St. Lorenzstromes, welche 4,5 m tief sind, keineswegs eine von Chicago nach Liverpool oder Hamburg durchgehende Schiffahrt ermöglichen, denn Schiffe von 4 m Tiefgang seien auf so langen Reisen nicht rentabel.

[3]) Handelskammerbericht über 1903, S. 167; 1902, S. 164; 1900,

rungen, welche die Dampfschiffe nötigte, ihre Ladung ganz oder teilweise abzugeben. In diesem Falle macht außerdem die deutsche Zollbehörde Schwierigkeiten. Im allgemeinen werden die Ladungsräume der von deutschen Seeplätzen nach dem Rhein auslaufenden Seedampfer zollamtlich verschlossen, worauf dann am deutschen Rhein nur die Unverletztheit der Siegel geprüft wird. Muß auf dem niederländischen Rhein geleichtert werden, so muß, selbst wenn die holländischen Zollbeamten den Verschluß abnehmen und wieder anlegen, bei jedem Stücke der Ladung der deutsche Ursprung nachgewiesen werden. Alle diese Umstände machen es verständlich, warum die Erwartungen getäuscht sind, warum z. B. die direkten Fahrten (des Argo in Bremen) vom Rhein nach St. Petersburg und Italien 1902 eingestellt wurden, nachdem sie erst im Jahre vorher eingerichtet waren [1]). Jetzt wird die Petersburger Fahrt ab Rotterdam, die italienische ab Antwerpen wie vordem betrieben. Neuerdings hat die in Köln errichtete Obstimportgesellschaft mit mehreren größeren Dampfern eine direkte Verbindung mit Spanien in die Wege geleitet [2]). Man sieht, das Stadium des Versuchs ist noch lange nicht überwunden. Selbst die Optimisten halten nun 6—7 m für die geringste Tiefe, um Düsseldorf und Köln zu wahren Seehäfen zu machen. Ich will hier ganz davon absehen, ob ein Nordseehafen sich ohne das Suezkanalmaß auf die Dauer halten, geschweige denn entwickeln kann, ferner lasse ich unerörtert, ob es technisch überhaupt möglich ist, in dem aus Kies und Sand bestehenden Bett des Rheins auf 300 km eine derartige Fahrrinne offen zu halten. Um den Seeweg herzustellen, wäre das Einverständnis der Niederlande als der Mündungsstaaten einzuholen. Van der Borght vertritt die Anschauung, daß Holland keine Hindernisse bereiten wird: „Die Holländer können nicht übersehen, daß der frühere Widerstand gegen die Freiheit der Rheinschiffahrt . . . sie nicht geschützt hat vor der . . . Konkurrenz

---

S. 150; 1890, S. 288 u. Zentralkommission f. d. Rheinschiffahrt. Jahresbericht über 1902, S. 103.

[1]) Zentralkommission für die Rheinschiffahrt 1902, S. 102.

[2]) Jahresber. d. Handelsk. zu Köln 1903, S. XXII.

der belgischen und deutschen Nordseeplätze“ [1]). Er glaubt auffallenderweise, Rotterdam und Amsterdam würden sich gutwillig mit dem Verkehr der für den Rhein-Seeweg zu tief tauchenden Schiffe begnügen. Nur scheinbar wird diese Annahme durch die Äußerung des niederländischen Ministers für Wasserbau bestätigt: „Eine Tiefe von 3 m ist . . . noch nicht auf allen Strecken durchgeführt. . . . Es gibt noch wichtigere Gründe für Holland, diese Arbeiten sofort weiter zu verfolgen . . . der Verkehr auf dem Rhein könnte leiden und das ist der springende Punkt“ [2]). Aber der Minister hat selbstverständlich nur den Verkehr auf dem Rhein im Auge, welcher in den holländischen Häfen Anfang und Ende findet. Die Niederländer haben kein Interesse, dem deutschen Transitverkehr die Umgehung der Mündungshäfen zu erleichtern. Die Vertiefung auf 3 m kam den letzteren hauptsächlich als Zielpunkten der Stromschiffahrt zu Gute. Eine weitere Erhöhung der Fahrtiefe bedeutet dagegen die direkte Schädigung Amsterdams und Rotterdams, und mir scheint es völlig ausgeschlossen, daß zu ihrer Durchführung die niederländische Regierung die Hand bieten wird [3]). Damit scheiden die deutschen Rheinhäfen für diese Betrachtung aus.

c) Der Hafenbetrieb

Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung eines für den modernen Verkehr ausreichenden Hafenbetriebes äußert sich vor allem in dem Einfluß auf den Transportpreis, der sich bis zum Momente der Weiterversendung ins Hinterland oder der Wiederausfuhr der Stapelgüter aus der Seefracht und den Platzkosten mit Versicherung zusammensetzt. Es wäre denkbar, daß die

---

[1]) v. d. Borght, Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Seeschiffahrt, 1892, S. 207.

[2]) In der zweiten Sitzung der Kammer der niederländischen Generalstaaten vom 19. Dezember 1888.

[3]) So auch Dufourny, Der Rhein in seiner technischen u. wirtschaftlichen Bedeutung . . .; übersetzt und ergänzt von S. Landgraf 1898, S. 30. Wiedenfeld a. a. O. S. 352.

Bequemlichkeit der Hafeneinrichtungen und die Höhe der Schiffsgebühren auf die Höhe der Frachtraten einwirkte; ich glaube indessen gezeigt zu haben, daß dies bei den Häfen unserer Gruppe nicht der Fall ist, indem für alle Plätze ein Gleichstand der Seefrachten beobachtet wird. Wohl aber können Mängel des Hafenbetriebs dadurch indirekt die Konkurrenzfähigkeit eines Hafens beeinträchtigen, daß sie die Rentabilität der denselben bedienenden Schiffahrtslinien mindern und dergestalt eine Einschränkung des Seetransportdienstes herbeiführen können. Ob dies im einzelnen eingetreten ist, wird bei der Betrachtung der Schiffahrtsorganisation festzustellen sein. Die Platzspesen dagegen, welche besonders von der Beschaffenheit der Hafeneinrichtungen abhängig sind, erhöhen direkt die Beförderungskosten der Güter. Beginnen wir also mit diesem Teile des Hafenbetriebs.

α) Die Hafeneinrichtnngen

Die Dampfschiffahrt mit den stetig wachsenden Dimensionen, die zur Herstellung und Unterhaltung gewaltige Kapitalmengen erfordert, hat für eine genügende Verzinsung und Rentabilität des festgelegten Geldes häufige Reisen und schnelle Abfertigung beim Löschen und Laden nötig. Zu den Umschlagsvorrichtungen im freien Strom muß sich die Möglichkeit gesellen, die Güter direkt an das Ufer zu setzen. Zu diesem Zweck müssen künstliche Bassins ausgehoben werden, seien sie offen wie in Hamburg, Bremen, Rotterdam, oder gegen das Meer abgeschlossen, wie in Bremerhafen, Amsterdam und Antwerpen und teilweise in Emden. Es wird notwendig, auf den Kais die Zahl und Tragfähigkeit der Kranen und des übrigen Hebezeugs zu vermehren, ferner Hallen oder Schuppen aufzuführen, in welche die Ozeandampfer ihre Ladung ohne Zeitverlust absetzen können. Für die Einlagerung der Waren braucht man ausgedehnte, massive Speicher. Einige Waren verlangen besondere Anlagen, so das Petroleum zylindrische Tanks, das Getreide Silos und Elevatoren. Längs den Schuppen und Speichern laufen die Gleise der Eisenbahn; die Binnenschiffahrt kann besondere Bassins für ihre Kähne nötig haben, wo das Wasser weniger

tief und erregt ist[1]). So sieht in skizzenhaften Zügen das Rüstzeug eines modernen Hafens aus, das er ebensowenig wie eine genügende Fahrtiefe entbehren kann[2]). Wie sind nun diese Erfordernisse in den verschiedenen Häfen der Nordsee erfüllt? Im Schiffahrtsbetrieb sind Hamburg, Bremen und Rotterdam dadurch vor den übrigen Plätzen der Nordsee bevorzugt, daß der geringe Wasserstandsunterschied es in allen drei Städten erlaubt hat, die Hafenbecken frei an den Strom zu legen. Emden kann aus der offenen Lage des Außenhafens — der Binnenhafen, welcher durch eine Schleuse von der See abgeschlossen ist, hat nur eine Tiefe von 6,5 m resp. 7 m[3]) — nur sehr bedingt für sich einen Vorteil ableiten, denn die vielleicht erreichte bequemere Zuwegung wird in ihrem Vorzug durch die Tatsache aufgewogen, daß die Schiffe im Außenhafen häufig durch den Wellenschlag bei stürmischem Wetter das Löschgeschäft unterbrechen müssen[4]), was natürlich mit Kosten an Zeit und Geld verknüpft ist. In Antwerpen leidet die Schiffahrt wegen der Schachtelung der Becken unter der durch die Dockanlagen hervorgebrachten Verkehrsbeschränkung[5]). In Bremerhafen wird selbst der Leichterverkehr weniger durch die Dockbecken berührt, als man annehmen sollte. Hier werden für diesen Zweck, der langen Strecke Bremerhafen-Bremen entsprechend, geräumige Kähne verwendet, deren Beladung an sich längere Zeit in Anspruch nimmt, so daß die durch den Schleusenschluß erzwungene Ruhelage voll ausgenutzt wird. Alle Häfen bemühen sich, gemäß der Steigerung des Verkehrs die Fläche der Bassins und der offenen Stromstrecken, welche für die Seeschiffe zugänglich sind, zu erweitern. Hamburg war mit Aufwendungen hierfür seit der Eröffnung des Freihafens sehr zurückhaltend gewesen. Das Gedränge der Fahrzeuge begann in der Mitte der 90er Jahre die Sicherheit des Verkehrs empfindlich zu bedrohen, doch jetzt haben die Anlagen am linken Ufer der

---

[1]) Aftalion a. a. O. S. 500.

[2]) Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen 1899, S. 201.

[3]) Fürbringer a. a. O. S. 403.

[4]) Vgl. Die Zeitungsfehde englischer Kapitäne im Fairplay, Dez. 1903.

[5]) Wiedenfeld a. a. O. S. 154.

Elbe auf Kuhwärder, die aus zwei Seeschiffshäfen, mit drei mächtigen Schuppenreihen und einem für die Übernahme von Kohlen bestimmten Kai bestehen, einigermaßen Abhilfe geschaffen [1]). Außerdem wird Vorsorge getroffen, die Hafenbecken der in die Wege geleiteten Vertiefung der Unterelbe entsprechend auszugestalten.

In Bremen vollzog sich der Ladevorgang bis Ende der 80er Jahre im freien Strom. Dann jedoch ging Hand in Hand mit der Unterweserkorrektion eine Ausgestaltung des eigentlichen Hafens. Auf den Ausbau des Hafenbassins, das für den zollfreien Verkehr bestimmt ist, folgte die Ausschachtung des sogen. Holz- und Fabrikhafens. Augenblicklich hat der Schiffsverkehr schon den Tonnengehalt von 1 Million überschritten, d. h. das Maximum, auf welches die Hafenanlagen berechnet sind [2]).

Eifrig hat die Bürgerschaft Bremens die nötige Erweiterung in Angriff genommen, und schon Ende dieses Jahres wird voraussichtlich das Bassin II des Freihafens dem Verkehr zur Verfügung gestellt [3]). Den Emdener Hafen darf man, was den Umfang anbetrifft, als ausreichend bezeichnen, wenn auch öfters zu bestimmten Jahreszeiten eine Überfüllung bemerkt worden ist [4]). Hollands Welthäfen sind als die im Verhältnis zum Verkehrsumfang geräumigsten Häfen der Nordseegruppe zu bezeichnen [5]). Zumal Rotterdam ist bestrebt, sich diesen Ruf trotz des raschen Anschwellens des Verkehrs durch Vergrößerung der den Ozeandampfern zugänglichen Wasserflächen zu wahren [6]). In Antwerpen hielt dagegen längere Zeit der Ausbau des Hafens nicht Schritt mit seinem Aufschwung zum zweiten Seehafen des Kontinents. Obwohl das Gedränge auf

---

[1]) Bericht der Handelskammer zu Hamburg 1904, S. 53. Über die damaligen Übelstände Laux, Die Binnenhäfen Hamburgs u. moderne Speicheranlagen dort. Ztschr. f. Binnensch. 1902, S. 113.

[2]) Bericht der Handelskammer zu Bremen 1902, S. 68.

[3]) Bericht der Handelskammer zu Bremen 1903, S. 74; 1904, S. 72.

[4]) Fürbringer a. a. O. S. 413.

[5]) Wiedenfeld a. a. O. S. 153.

[6]) Ysselsteyn a. a. O. S. 35—37, so noch 1904 Herstellung von 8,5 m Tiefe im Maashafen.

der Schelde zu Zeiten nicht viel ärger war als in Hamburg vor der Inbetriebnahme der Kuhwärderhäfen, so war dies für die Entwicklung Antwerpens doch bedenklicher, weil es seine Bedeutung zum großen Teil aus dem Anlaufsverkehr gewinnt und dieser weit empfindlicher gegen Mängel im Hafenbetrieb ist, als ein Verkehr, der im betreffenden Hafen Anfang und Ende findet. Antwerpen ist sich der ihm drohenden Gefahr wohl bewußt; durch den Bau des Südhafens, der 1903 fertig wurde, hat es einer Verschlimmerung seiner Lage vorgebeugt, und im gleichen Jahre hat die Stadtverwaltung 7½ Mill. Frs. für die Aushebung zweier neuer Bassins bewilligt [1]).

In der Ausstattung mit Ladeeinrichtungen, mit Absetzschuppen und Hebezeugen stehen die Festlandshäfen ungefähr auf einer Stufe; nirgends fehlt es an festen oder beweglichen, mechanisch betriebenen Kranen, sei es unter Anwendung elektrischer Kraft, wie überwiegend in Emden [2]) und neuerdings teilweise in den holländischen Häfen [3]), oder hydraulischer Anlagen [4]), so in höchster Ausbildung in Bremen [5]), oder sei es mittels Dampfkraft, wie noch in einigen älteren Teilen des Hamburger Hafens vorherrschend, wogegen auch hier in den neueren Häfen und schon im Freihafen durchweg elektrischer Antrieb vorgesehen ist [6]). Nirgends muß man heute besondere Umschlagsvorrichtungen für den Getreide-, Kohlen- oder Petroleumtransport vermissen. Während sich noch vor einem Jahrzehnt in Rotterdam der Getreideverkehr ganz mittels Hand-

---

[1]) Chambre de commerce d'Anvers. Rapport . . . 1903, S. 60.

[2]) Fürbringer a. a. O. S. 403.

[3]) In Amsterdam am Y-Kai, Jahresber. der Handelsk. zu Amsterdam 1903 (engl.), S. 54; in Rotterdam am I. Katendrechtsschen Hafen. Ysselsteyn a. a. O. S. 112.

[4]) Z. B. in Antwerpen auf den neuen Quais du Sud. Jahresber. der Handelsk. zu Antwerpen 1903, S. 60.

[5]) 70 hydraulische Kranen im Freibezirk (Uferkranen). Lehmann-Felskowsky a. a. O. S. 26; dagegen in Bremerhafen elektrischer Turmkran für 150 t.

[6]) In den älteren Häfen: 448 fahrb. Kranen, davon 263 Dampfbetrieb, 84 elektrischer Antrieb mit 1—3 t Tragfähigkeit, außerdem größere Hebewerkzeuge bis 159 t; in den neueren Häfen allein 119 fahrb. elektrische Portalkranen.

arbeit vollzog, bürgert sich jetzt auch dort mehr und mehr die Anwendung von Elevatoren ein. Erst vor kurzem hat eine Interessentenvereinigung für ihre Zwecke zwei schwimmende Elevatoren größter Leistungsfähigkeit in Tätigkeit gesetzt [1]). Kohlenkippern begegnet man in allen Häfen; auch Hamburg hat sich letztens diese technische Neuerung angeeignet, nachdem die Eisenbahnverwaltung lange mit ihrer Errichtung zögern mußte, bis endlich über die zur Kohlenüberladung verwendbaren Kaistrecken endgültige Anordnungen getroffen worden sind [2]). Das Petroleum erfordert besondere Umschlagsvorrichtungen, die indessen sowohl in Antwerpen und Rotterdam [3]) wie in den Elb- und Weserhäfen erfüllt sind. Hierbei mit der Ausnahme, daß Hamburg in seinem Petroleumhafen die Herrichtung von Tankanlagen versäumt hat, was dazu beigetragen hat, einen Teil des auf den Umschlag in den Bassinwagen basierten Petroleumsverkehrs nach dem in dieser Beziehung besser ausgerüsteten Harburg abzulenken [4]), wie andererseits die Einfuhr der Weserhäfen teilweise über die Tankeinrichtungen Geestemündes geleitet wird. Der Erztransport hat in den verschiedenen Häfen, welche auf denselben reflektieren, spezielle Anlagen hervorgebracht. Rotterdam hat sogar hierfür einen besonderen Hafen, den Poortershaven unterhalb von Maasluis, bereitet, in welchem eigenartige, gigantische Kranen die Erze in die Rheinschiffe umschlagen [5]). In Hamburg, Bremen und Rotterdam haben die neuen Hafenbauten so gelegt werden können, daß die Lagerhäuser zugleich dicht am Hafen und in der Nähe der kaufmännischen Kontore zu liegen kamen, daß also der Vorteil, den Amsterdam und Antwerpen genossen, ihnen nicht verloren ging. Überall ist

---

[1]) Ysselsteyn a. a. O. S. 109. Auch Emden kann sich einer solchen Einrichtung rühmen. Fürbringer a. a. O. S. 405.

[2]) Jahresber. der Handelsk. zu Hamburg 1904, S. 43. Nach Lehmann-Felskowsky a. a. O. S. 12 sind jetzt im neuen Kohlenhafen drei Kohlenkipper im Gebrauch, während Bremen einen Kohlenstürzkran wegen des Vorzugs größerer Schonung der Kohlen aufgestellt hat.

[3]) In Antwerpen Eröffnung neuer Anlagen 1903, in Rotterdam seit 1888 besonderer Hafen mit Tanks.

[4]) Dorn, Die Seehäfen des Weltverkehrs, 1891, Bd. I, S. 758.

[5]) Ysselsteyn a. a. O. S. 95 u. 111.

den hochwertigen Waren gegen die Unbilden der Witterung durch umfassende Lagerräume Schutz gewährt, insbesondere Bremen hat sich bemüht, und ist noch beschäftigt[1]), seine Schuppen und Speicheranlagen auszudehnen, da in den Weserhäfen die Lagergelegenheit eine größere Rolle spielt als in Hamburg, wo ein sehr großer Teil des Umschlags zwischen Schiff und Flußkahn direkt stattfindet. Von Rotterdam hieß es noch 1881 in der Schrift Havestadts: Die Wasser- und Landverbindungen Rotterdams: „In Ermangelung von ausreichenden Entrepôts auf den Kais bleiben die Güter, ähnlich wie in Antwerpen, oft tagelang in Schmutz und Regen, nur unter der schützenden Hülle von Teerdecken und alten Segeln — unter freiem Himmel liegen . . .“ Vieles ist seitdem geschehen, aber noch jetzt findet man auf den Kais des nördlichen Ufers keine Schuppen. Die dort verkehrenden Schiffe, welche die regelmäßigen Verbindungen mit den Häfen der Nordsee unterhalten, müssen heute ebenso wie vor 25 Jahren ihre Ladung auf den offenen Kai absetzen[2]). Hierin ist die eine Ursache zu sehen, warum für hochwertige Güter oft Antwerpen dem Maashafen vorgezogen wird. Gleicherweise beruht der Fortschritt Bremens im Verkehr mit Baumwolle bei den Mengen, welche die Spedition beschäftigen, zum guten Teil auf der Vorzüglichkeit der hierfür vorhandenen Lagereinrichtungen, was sich besonders in der Konkurrenz mit Antwerpen fühlbar macht[3]).

Dem weiteren wichtigen Zweige der Hafenanlagen, dem Anschluß an das Hinterland, ist in allen nordwesteuropäischen Häfen die gleiche Sorgfalt zugewandt. Hamburg, Bremen, Emden, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, haben alle in wenig

---

[1]) Bericht der Handelskammer zu Bremen 1903, S. 76.

[2]) Ysselsteyn a. a. O. S. 41.

[3]) Chambre de commerce . . . Rapport . . . 1903, S. 71: „Les importations (de coton) à Anvers sont rendues assez difficiles par le coût élevé du magasinage et surtout par la prime d'assurance contre incendie, qui est sensiblement plus élevée qu' à Brême“, und Jahresbericht der Handelskammer zu Mannheim 1898, I, S. 30*. Die Ursache der Abnahme im Baumwollverkehr . . . verkörpert sich zum größeren Teil in der Ablenkung nach Bremen, dessen Hafen wegen seiner vorzüglichen Einrichtungen von den deutschen Spinnern den Rhein-Seehäfen vorgezogen wird.

abweichendem Umfange ihre Hafenbecken mit den nötigen Gleisverbindungen versehen und auch Anlagen für den Anschluß der Binnenschiffahrt geschaffen, die im allgemeinen dem Bedürfnis entsprechen, wenn auch z. B. in Hamburg wegen der Enge der Häfen lebhaft über die Erschwerung der Bewegungsfreiheit der Binnenschiffe geklagt wurde [1]), welche die Platzspesen wesentlich verteuerte. Ich stelle nochmals fest, daß alle Häfen in der besprochenen Organisation des Hafenbetriebs im ganzen miteinander Schritt gehalten haben, daß jedenfalls kein Platz weit hinten den Konkurrenten zurückbleibt. Gerade die letzten Jahre haben in dieser Hinsicht solche Ausgleiche eintreten sehen, daß in der Gegenwart mit noch größerem Rechte, als es Wiedenfeld vor zwei Jahren tat, behauptet werden kann: „Daß sich keiner hoch genug über den durchschnittlichen Stand erhebt, um allein durch die Vortrefflichkeit der Anlagen Schiffe anzuziehen“ [2]), daß auch bei keinem der etwaige Minderverkehr auf Mängel seiner Anlagen zurückgeführt werden muß.

β) Insbesondere Freihafen und Zollausschlüsse

In die Organisation des Hafenbetriebs kann unter Umständen die Handhabung der Zollaufsicht störend einwirken. Einerseits liegt es im Interesse des Kaufmanns, seiner Ware ein möglichst großes Absatzgebiet zu sichern, d. h. im Deutschen Reich, wo die Einfuhr in den freien Verkehr erhebliche Verteuerungen durch Zölle tragen muß, wird der Handel sich die Wahl vorbehalten wollen, die Güter nach der Lage des Marktes dem einheimischen Konsum zuzuführen oder bessere Absatzbedingungen in fremden Ländern auszunutzen. In allen deutschen Nordseehäfen ist diesem Bedürfnis Rechnung getragen. Hamburg und Bremen haben sich zollfreie Gebiete bei dem Anschluß an das deutsche Zollinland bewahrt, Emden erhielt im Oktober 1901 einen Freibezirk [3]). Die Bedeutung

[1]) Cords, Der Elbe-Travekanal und seine wirtschaftliche Bedeutung. Schmollers Jahrb. 1905, S. 247.

[2]) Wiedenfeld a. a. O. S. 150.

[3]) Fürbringer a. a. O. S. 404.

derartiger Exemptionen ist oft übertrieben worden. Ich habe die relativ geringe Größe des Stapelverkehrs in den Nordseehäfen dargetan, damit ist das Vorhandensein der Freibezirke zu einem Faktor zweiten Ranges für die Entwicklung des Seeverkehrs geworden[1]). Jedenfalls kann es die verschiedene Bedeutung der deutschen Plätze an der Nordsee nicht erklären, da sie sämtlich denselben Vorteil genießen. Für Hamburg ist geltend gemacht, daß die Sonderstellung als Freihafen[2]) ihm in hohem Maße förderlich gewesen ist, ein Argument, welches Wiedenfeld mit keiner Zeile gewürdigt hat. Im Hamburger Freihafen hatten im Jahre 1899 83 Betriebe, welche ungefähr 10 000 Arbeiter beschäftigten, ihr Domizil aufgeschlagen. Wenn man die Schiffswerften und einige andere Fabriken, welche aus technischen Rücksichten dort ihren Standort gewählt hatten, abzieht, blieben nur etwa 2500 Arbeiter übrig. Die Mehrzahl dieser Betriebe bestand schon vor dem Beitritt der Hansestadt zum Zollverein. Vielleicht sehen nur die Fabriken, welche Alkohol zu Likören und Spirituosen verarbeiten, in ihrer Lage im Zollausschlußgebiet einen wirklichen Vorzug. Aber ich muß mit Aftalion[3]) fragen: Besteht dieser Vorzug nicht überwiegend in der Möglichkeit, Spirituosen herzustellen, ohne mit den Reichsgesetzen wegen Fälschung der geistigen Getränke und Anwendung falscher Marken in Konflikt zu geraten? Der Hauptgrund, weshalb die Verarbeitung im Freihafen keinen größeren Umfang angenommen hat, liegt in der Tatsache, daß den hier erzeugten Produkten der Absatz in das Deutsche Reich versagt ist, da in diesem Falle der vielfach höhere Zollsatz des fertigen Produkts statt des Zolles für das Rohmaterial entrichtet werden muß. Da wäre der Fabrikant genötigt, nur für fremde Märkte mit dem ihnen anhaftenden größeren Risiko zu arbeiten. Man begreift, daß er die Lage im Inland, wo ihm der Absatz ins Binnenland offen steht, vorzieht. Ich kann deshalb im Freihafen Hamburgs keine wesentliche Begünstigung

---

[1]) Aftalion a. a. O. S. 196.

[2]) Der Unterschied vom Freibezirk ist zollgesetzlicher Natur. Im Freihafen darf eine Verarbeitung der lagernden Waren und Industriebetrieb stattfinden, während der Freibezirk nur Verkehrszwecken dient.

[3]) Aftalion a. a. O. S. 194/95.

desselben erblicken. Ihren Wert erlangen die Zollausschlüsse vorzugsweise durch die bequemere Gestaltung der Zollaufsicht. Dasselbe Ziel ist aber auch in den ausländischen Häfen erreicht. Holland, das nur noch Finanzzölle erhebt, und sich die Pflege des Transits sehr angelegen sein läßt, richtet sich im allgemeinen bei der Zollbehandlung nach den Schiffspapieren und begnügt sich, deren Zuverlässigkeit durch Stichproben festzustellen. In Belgien sind die Behörden bestrebt, die Härten der Aufsicht, die wegen des Zollschutzes der eigenen Industrie auftreten, mit Rücksicht auf die Durchfuhr zu mildern. In Antwerpen leidet der Schiffsverkehr umsoweniger unter der Kontrolle, als der größte Teil der Ladung zuerst auf die Kais entlöscht, auf diesen, nicht an Bord der Schiffe, zollamtlich untersucht wird. Die Ufer der Schelde sind durch Gitter nach dem Lande zu abgegrenzt, hinter denen auch bei Dunkelheit die Schiffe Ladung einnehmen und abgeben können. Man muß berücksichtigen, daß ein etwaiger Vorzug Hamburgs hinsichtlich der Zollaufsicht nicht einmal voll zur Geltung gelangt, weil bisher geeignete Lösch- und Ladestellen im Zollinland fehlten. Nach den Stationen der Oder und der übrigen östlichen Wasserstraßen kann die Verladung der Güter nicht mit sogen. Verschlußkähnen vorgenommen werden, was zur Folge hat, daß alle zollpflichtigen Güter einzeln durch Schuten von den Abladestellen im Freihafen geholt werden müssen, um dann im Zollinland den betreffenden Kähnen zugeführt zu werden[1]). Unter Berücksichtigung aller dieser Verhältnisse behaupte ich, daß in der Handhabung der Zollaufsicht die deutschen und ausländischen Häfen einander ziemlich nahe gerückt sind[2]), somit die Zollausschlüsse der ersteren oder gar der Freihafen Hamburgs für Verschiedenheiten der Entwicklung nicht verantwortlich zu machen sind.

---

[1]) Laux, Die Binnenhäfen Hamburgs . . . Ztschr. f. Binnensch. 1902, S. 113.

[2]) Wiedenfeld a. a. O. S. 163.

7) Die Hafenabgaben bezw. die Platzspesen

Die Gunst und Ungunst des Hafenbetriebs setzt sich in eine Beschleunigung oder Verlangsamung, d. h. Verbilligung oder Verteuerung des Transportgeschäfts um und baut sich zum guten Teil auf den unabänderlichen Bedingungen der natürlichen Lage und der historischen Entwicklung auf. Demgegenüber tritt denn auch tatsächlich die von den Interessenten wohl gelegentlich in den Vordergrund gerückte Frage der Hafenabgaben zurück [1]). Die letzteren sind der finanzielle Niederschlag, durch welchen hauptsächlich in der Beschaffenheit der Zufahrt und der Hafeneinrichtungen der Preis des Transports berührt wird. Die eigentlichen Hafenabgaben, ich meine die Abgaben für die Benutzung der Fahrstraße und den Liegeplatz, könnten nur, wie überhaupt der Zustand derselben, dessen finanzielle Funktion sie ja sind, indirekt durch Anregung seewärtiger Verbindungen auf den Güterverkehr eines Platzes wirken. Daß indessen sogar dieser mittelbare Einfluß der Hafenabgaben unwahrscheinlich ist, soll kurz dargelegt werden. Wo der Staat für eine genügende Fahrstraße gesorgt hat, da hat er in den meisten Fällen auf eine spezielle Entgeltlichkeit verzichtet. Holland hat den Nordseekanal Amsterdams und Rotterdams Neuen Wasserweg der Schiffahrt gebührenfrei zur Verfügung gestellt; ebenso verzichtet Belgien auf jedes Entgelt für die Befahrung der Schelde. Dem bremischen Staate ist durch Gesetz vom 5. April 1886 die Erlaubnis erteilt worden, entgegen der Reichsverfassung eine reine Schiffahrtsabgabe zu erheben, bis die für die Korrektion der Unterweser verausgabten Kosten getilgt sein werden. Und tatsächlich entrichtet jetzt jedes Schiff über 300 cbm Raumgehalt 10 Pfg. per 1 cbm für die Befahrung der Außenweser, die gleiche Gebühr auf der Strecke Bremerhafen-Bremen. Wenn erst die geplante, großzügige Vertiefung der Unterelbe zur Ausführung gelangt sein wird, wird wahrscheinlich Hamburg den gleichen Weg zur

---

[1]) Wiedenfeld a. a. O. S. 168.

Aufbringung seiner Kosten einschlagen [1]). Die Gebühren für den Lotsen, welche allenthalben zu entrichten sind, variieren nach dem Tiefgang des Schiffes und der Länge des zurückzulegenden Weges, wobei nur die Höchstsätze von Staats wegen normiert sind. Die Preise der Schleppkraft, welche Segelschiffe zur Überwindung der Zufahrtsstraße brauchen, schwanken mit dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage. In Hamburg und Bremen bezeichnen die Konnossemente gewöhnlich den Hafen selbst als Bestimmungsort, so daß ein etwaiger Aufwand für die Verwendung von Leichtern dem Frachtführer zur Last fällt. Überall, wo der freie Strom zum Ladegeschäft benutzt werden kann, erhebt die Hafenverwaltung eine allgemeine Hafenabgabe, Tonnengeld oder wie sie sonst genannt sein mag, so in Hamburg in der Regel 10 Pfg., bei einigen minderwertigen Gütern 5 Pfg. für jede Nettoregistertonne Schiffsraum; in Bremerhafen 3—7 Pfg. für kleinere Fahrzeuge, 30 Pfg. für Dampfer über 6800 Registert., in Bremen 3 bis 7 Pfg. per 1 cbm des Nettoraumgehalts [2]), in Rotterdam $3\frac{3}{4}$ Cts., in Amsterdam $4\frac{1}{3}$ Cts. für dieselbe Einheit. Wird der Kai benutzt, so ist außerdem in Hamburg eine abgestufte Abgabe zu zahlen, desgleichen in Antwerpen eine Kajen- oder Dockgebühr. Dagegen ist es üblich, den regelmäßigen Linien in allen Häfen bestimmte Liegeplätze gegen feste Jahreszahlungen in Pacht zu geben [3]). Möglicherweise müssen die Schiffe zur Einnahme von Ladung noch innerhalb des Hafens verschleppt werden, was die betreffenden Kosten erhöht. Es sind somit in den Kosten, welche das Anlaufen eines Hafens dem Seeschiff verursachen, eine Anzahl Faktoren enthalten, welche sich der genauen Feststellung entziehen. „Eine entscheidende Bedeutung für die Verschiedenheiten der Verkehrsstellung der Nordseehäfen ist aber den Abgaben in ihrer

---

[1]) Mitteilung des Senats über die vorläufigen Vertiefungsarbeiten vom 28. April 1902.

[2]) Aftalion a. a. O. S. 517. (1 cbm = 2,83 Registert.)

[3]) So in Hamburg die Hamburg-Amerikalinie (Kaiser-Wilhelmhafen, Ellerholzhafen), Levantelinie (Petersenkai), Woermannlinie u. Ostafrikalinie.

heutigen Gestaltung nicht beizumessen“ [1]). Mit dieser Wertung stimmt überein, wenn die Interessenten des Manchester-Seeschiffkanals, die über die Höhe der Liverpooler Hafengebühren nicht genug stöhnen konnten, schließlich zugaben, daß eine Ermäßigung der Tarife auch nicht einen einzigen Baumwollballen mehr nach Liverpool führen würde [2]). In gleicher Richtung sagten vor der Londoner Hafenuntersuchungskommission Sir A. Jones (Elder, Dempster and Co.) und Sir Th. Sutherland (Peninsular and Oriental) aus, als sie erklärten, daß die Möglichkeit einer schnellen Ent- und Beladung, die Organisation des Hafenbetriebs wichtiger sei als die Höhe der Hafenabgaben [3]). Damit soll nicht geleugnet werden, daß im einzelnen Fall, zumal wenn ein Hafen nur als Zwischenstation in Betracht kommt, die Verschiedenheit der Abgaben eine Reederei bestimmen kann, einem konkurrierenden Hafen den Vorzug zu geben, so wie der Norddeutsche Lloyd mit Antwerpen gegenüber Rotterdam verfahren ist. Es ergab sich [4]), daß die Kosten des einmaligen Anlaufens für die Schiffe der Preußenklasse (5000 brutto Registert.) betrugen in Antwerpen 119,30 Mk., in Rotterdam 2750 Mk., für die Schiffe der Prinzenklasse (6200 brutto Registert.) 166,65 resp. 3000 Mk. Man darf diese Differenz nicht, wie Murken will [5]), als die Folge kurzsichtiger Fiskalität Rotterdams ansehen, da der holländische Hafen nur bestrebt ist, seine Selbstkosten einzubringen; sondern sie ist die Wirkung der Vergünstigung, welche die belgische Regierung dem Norddeutschen Lloyd gewährt [6]); ähnlich, wie die hamburgischen Behörden versucht haben, durch Herabsetzung des Tonnengeldes um die Hälfte für die vom Rhein kommenden Schiffe, die in einem ausländischen Hafen ihre Ladung aus Beischiffen überladen müssen, die Wettbewerbsfähigkeit der dortigen Linien nach dem Rhein

---

[1]) Wiedenfeld a. a. O. S. 174.

[2]) Bindewald, Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen zwischen Manchester und Liverpool. Archiv für Eisenbahnwesen 1902, S. 864.

[3]) Zitiert bei Wiedenfeld a. a. O. S. 175.

[4]) Drucksachen des Reichstags 1897/98, Bd. II, S. 1495.

[5]) Murken a. a. O. S. 14.

[6]) Jahresbericht der Handelskammer zu Mannheim 1898, I, S. 326.

mit den zwischen London und dem Rhein verkehrenden Schiffen zu stärken. Allein kein Sachverständiger betrachtet diese Maßregel als Grund des Erfolges, den Hamburg im Verkehr mit den deutschen Rheinhäfen zu verzeichnen hat. Vor einer Überschätzung der Abgaben warnt ferner der Umstand, daß sie nicht einmal den größeren Teil der Hafenkosten (allem Anscheine nach) ausmachen, sondern zum Teil schon von den Löschungskosten erheblich übertroffen werden[1]). Ist man danach zu der Annahme berechtigt, daß die Abgaben, welche der Frachtführer zu tragen hat, im allgemeinen nicht die seewärtigen Verbindungen eines Hafens beeinflussen, wie verhält es sich dann andererseits mit den Umschlagskosten, welche das Gut bis zum Transport in das eigentliche Binnenbeförderungsmittel direkt belasten? Werden für das Ladegeschäft die behördlichen Vorrichtungen und Arbeitskräfte verwendet, so richtet sich der Preis nach stark ins einzelne gehenden Tarifen. Jede besondere Hilfeleistung, wie z. B. die Gestellung der Kranen, ist überall besonders zu bezahlen. Berücksichtigt man ferner die für die einzelnen Güter verschiedenen Kosten des lokalen Transports und der Lagerung, die mit der Zeit und den Arbeitslöhnen wechseln, so erhellt, daß hier die Möglichkeit eines ziffernmäßigen Vergleichs aufhört. Wir sind bei der allgemeinen Gegenüberstellung darauf angewiesen, auf den Zustand der Hafeneinrichtungen zurückzuverweisen, von denen doch die Kosten des Umschlags abhängig sind; und wir haben gesehen, daß die einzelnen Häfen in dieser Beziehung auf einer Stufe stehen, sind also zu dem Schlusse berechtigt, daß auch die Umschlagspesen nur unwesentlich voneinander abweichen werden. Das schließt nicht aus, daß wegen der Differenz der Platzkosten in speziellen Fällen Sendungen über einen anderen Hafen dirigiert werden. Allein solche Ausnahmen, denen wir später vielleicht noch begegnen werden, bestätigen nur die Regel, wie denn auch in der erwähnten englischen Kommission kein Reeder in der Lage war, brauchbare Vergleiche anzustellen[2]).

---

[1]) Wiedenfeld a. a. O. S. 174.
[2]) Wiedenfeld a. a. O. S. 173.

d) Die Organisation der Schiffahrt

Die Bedeutung leistungsfähiger Schiffahrtsverbindungen liegt bei den Nordseehäfen nicht in ihrem Einfluß auf die Billigkeit der Fracht, denn dieselbe ist ja für alle Häfen im ganzen als gleich hoch anzunehmen. Hinsichtlich der Sicherheit des Transports, die sich in einer höheren Versicherungsprämie äußern würde, ist gleichfalls kein Unterschied anzunehmen. Schnelligkeit und Regelmäßigkeit sind also die alleinigen Mittel, durch welche die Organisation der Schiffahrt auf die Verkehrsentwicklung der Häfen einwirkt. Aftalion bemerkt richtig: „La flotte marchande . . . fait aussi bien que les installations maritimes, partie de l'outillage des ports qui . . . reçoivent aussi une extension artificielle, et sont comme prolongés jusque dans les régions les plus éloignées“ [1]). Ist es schon schwierig, im speziellen Fall auseinanderzuhalten, inwieweit der Zustand des Hafenbetriebs, der Fahrstraße u. s. f. die Ursache eines vermehrten Verkehrs war, oder ob er nicht vielmehr als dessen Folge anzusprechen war, so vergrößern sich die Schwierigkeiten bei der Ausweitung der seewärtigen Verbindungen. Die bestehenden Linien sind nicht nur das Ergebnis eines bisher indirekt oder gelegentlich bewirkten Güteraustausches; sie tragen andererseits wieder zur weiteren Hebung des Verkehrs bei. „Es entsteht eine Wechselwirkung zwischen dem Anwachsen des Austauschbedürfnisses und der Verbesserung der Austauschmittel, wobei nicht mehr auseinandergehalten werden kann, was an dem Endergebnis dem einen, was dem anderen Faktor zuzurechnen ist“ [2]). Noch vor einem halben Jahrhundert war regelmäßig der Schiffahrtsbetrieb an den Handel geknüpft; damals war der Verkehr abhängig von der Blüte der Reederei in dem betreffenden Hafenplatze. Nun bildet aber schon lange der Schiffahrtsbetrieb den Gegenstand eines selbständigen Gewerbes. Damit hat die Reederei aufgehört, den Maßstab für die Verkehrsbedeutung eines Platzes zu bieten. Schon Roscher [3])

---

[1]) Aftalion a. a. O. S. 522.

[2]) Wiedenfeld a. a. O. S. 180/81.

[3]) Roscher-Stieda, Nationalökonomie des Handels und Gewerbfleißes, 7. Aufl. S. 563.

konstatierte im kleinen an dem Beispiel von Liverpool und Manchester, daß Seehandel und Reederei nicht immer parallel gehen. Wo aber, wie in Bremen, 60 % des angekommenen Schiffsraumes die heimische Flagge führt, gegen nur 38 % in Hamburg [1]), da können wir nicht umhin, der Reederei einen Anteil an der Verkehrsentwicklung zuzuschreiben; die große Schiffahrtsgesellschaft des „Norddeutschen Lloyd" und die „Hansa" dirigieren beträchtliche Frachtmengen auf Bremen [2]). Es kommt aber vor, daß die Schiffe einer Reederei nicht einmal im Jahr den Heimatshafen anlaufen, und für ihn nicht die geringsten Transportdienste verrichten. Daher ist die Zahl der von einem Hafen aus unterhaltenen regelmäßigen Schiffahrtsverbindungen ein weit sichereres Kriterium des Problems, inwieweit die Organisation der Seeschiffahrt den Verkehr über die verschiedenen Häfen begünstigt. Sogleich ist festzustellen, daß sich hier seit einem Menschenalter die Sachlage völlig umgestaltet hat. Während noch im Jahre 1870 allein die englischen Häfen London und Liverpool nach allen Seiten hin regelmäßige Dampfschiffahrtslinien ausstrahlten, auf dem Festland dagegen die drei Häfen im Mündungsgebiet des Rheins ohne jede feste Überseeverbindung waren und Hamburg sowie Bremen sich auf Verbindungen mit der Europa zugewandten Küste Amerikas beschränkten, sind Antwerpen und Hamburg den englischen Rivalen durchaus ebenbürtig geworden; auch die übrigen Häfen unserer Gruppe haben ihre regelmäßigen Verbindungen stark über den damaligen Stand ausgedehnt. Wiedenfeld hat versucht, die wöchentlichen Verbindungen nach Übersee zusammenzustellen und er kommt für unsere Gruppe zu folgendem Ergebnis 1901:

	von Hamburg	Bremen	Amsterdam	Rotterdam	Antwerpen
nach der Ostküste Nordamerikas . . .	4½—5¼	3—4	½	3—4	4½—5
„ dem amerikanisch. Mittelmeer . .	2	1	½	—	2—3

[1]) Aftalion a. a. O. S. 580.

[2]) Aftalion a. a. O. S. 580: c'est la flotte de Brême qui apporte à son port d'attache le trafic le plus considérable.

	von Hamburg	Bremen	Amsterdam	Rotterdam	Antwerpen
nach der Ostküste Südamerikas . . .	4—5	1 1/2	1/4	—	4—6
„ der Westküste Amerikas	1	—	—	—	1
„ Afrika	3 1/2	3/4	1/2	1 1/4	2
„ Vorderindien . .	3/4	1	—	—	2
„ Hinterindien . . .	1/4	1/4	1—2	1/2	1/3
„ Ostasien	1	1/2—3/4	—	1/4	2
„ Australien . . .	3/4	3/4	—	—	1 1/2

Nur sehr selten läßt sich nachweisen, daß der Mangel an geeigneten Schiffahrtsverbindungen die letzte Ursache einer ungenügenden Entwicklung des Verkehrs ist. Gewiß, das Fehlen der überseeischen Verbindungen ist ein Grund für die unbedeutende Stellung Emdens im Seeverkehr. Doch warum hat der Norddeutsche Lloyd, welcher in Emden eine Niederlassung begründen wollte, seine Rechte an die Hamburg-Amerikalinie abgetreten? Wohl in erster Linie, weil er mit der Bereitstellung seiner Schiffe allein noch keinen Verkehr ablenken kann und im Gegenteil regelmäßig den Verkehr um seiner Rentabilität willen aufsuchen muß, wo er sich am bequemsten vollzieht. Daher ist in der Ausdehnung der Schiffahrtslinien meistens ein Symptom für die Verkehrsstellung zu erblicken, nur ausnahmsweise eine Ursache. In dieser Anschauung dürfen wir uns nicht durch die Klagen der Interessenten irre machen lassen, die ja gewöhnlich sehr rasch mit einer genehmen Ursache bei der Hand sind [1]). Eine Ausnahme machen allerdings in gewissem Sinne die hochwertigen Güter, die des eventuellen Zinsverlustes halber schleunige Beförderung erheischen. Die zu diesem Zwecke geeigneten Schiffe stellen eine so riskante und umfangreiche Kapitalanlage dar, daß über solche Dampfer verfügende Seeplätze in dieser oder jener Verkehrsrichtung leicht ein faktisches Monopol besitzen, wäh-

[1]) Z. B. wenn die Handels- und Gewerbekammer von Amsterdam wiederholt das Fehlen regelmäßiger Verbindungen mit den Einfuhrländern für die abnehmende Bedeutung Amsterdams als Getreidemarkt gegenüber Rotterdam verantwortlich macht. Report . . . 1903, S. 100; 1900, S. 83.

rend bei gewöhnlichen Massengütern die Schnelligkeit der Beförderung nicht ausschlaggebend ist. Die einmal erworbene Überlegenheit im Transportdienst, die nach der obigen Tabelle Antwerpen aufweist [1]), ist Anlaß, daß es für die hierfür empfänglichere hochwertige Ausfuhr deutscher Industrieprodukte gegenüber Rotterdam von den Exporteuren bevorzugt wird. Nun haben die beiden Hansestädte mit Hilfe der neuzeitlichen Technik ein Mittel gefunden, um sich ihre erlangte Position, das Übergewicht in den seewärtigen Verbindungen, zu erhalten, ja den Radius ihrer verkehrswirtschaftlichen Wirksamkeit auszudehnen, ich meine die Organisation der Seeschleppschiffahrt. Beide Städte haben eine große Anzahl regelmäßiger Verbindungen mit den Nachbarhäfen, mit der Ems, dem Rhein, seit der Eröffnung des Nord-Ostseekanals mit der deutschen Ostseeküste, den Häfen des finnischen Meerbusens und des südlichen Schwedens, durch Seeleichter ins Leben gerufen, welche als vortreffliche Zubringer und Verteiler für ihre entwickelten Schiffahrtslinien hervorragende Dienste leisten. Sie haben dadurch unbestrittenermaßen die selbständige Verkehrsentwicklung Emdens bis jetzt vereitelt und auch größtenteils die deutschen Ostseestädte von der Errichtung direkter Schiffahrtsverbindungen mit überseeischen Gebieten abgehalten. Mit einiger Berechtigung kann man hierin das Wiederaufleben des schon überwunden geglaubten Stapelverkehrs unter Anpassung an die neue Zeit sehen. Besonders Bremen verdankt ihm die Möglichkeit zum Teil, die alte Stellung im Weltverkehr soweit zu behaupten, wie es ihm tatsächlich gelungen ist [2]). Bei einem, wie nachgewiesen wird, sehr beschränkten natürlichen Hinterland war Bremen darauf angewiesen, die Güter für die Seeschiffahrt von den benachbarten Küsten und dem Elbgebiet heranzuziehen. Die Küstenschiffahrt von der Weser aus und namentlich die zur Elbe hat infolgedessen stets eine besondere

---

[1]) Revue d'économie politique 1904, p. 786: La Part de l'Allemagne . . . dans le trafic d'Anvers . . . E . . . R . . .

[2]) In Bremen ist man sich dessen wohl bewußt: Der Staat hat alle von Bremen nach Emshäfen oberhalb Emdens und umgekehrt auf dem Seewege beförderten Waren von der Unterweserabgabe befreit. Jahresbericht der Handelskammer zu Duisburg 1900, S. 16.

Bedeutung gehabt[1]). Jedoch erst in den 90er Jahren ist die Leistungsfähigkeit der Seeleichter auf einen Stand gebracht, der den Anforderungen hinsichtlich Sicherheit und Billigkeit entsprach. Die Seetüchtigkeit der Fahrzeuge hat eine erhebliche Steigerung erfahren, so daß sie nicht, wie Fitger[2]) noch 1902 meint, mehr unbedingt auf gutes Wetter angewiesen sind. Da sie nur einer kleinen Besatzung bedürfen, und nicht selbst navigiert werden, kann fast der ganze Raum mit Ladung vollgestopft werden. Infolgedessen entspricht ein Raumgehalt von 1300 Registert. brutto, welchen Inhalt die neuesten Seeleichter erreichen, der hohen Tragfähigkeit von ca. 2000 t. Dem entsprechend stellen sich die Selbstkosten des Transports außerordentlich niedrig, so daß die Entwicklung seit 1896 wohl erklärlich ist: Nach der Statistik des Deutschen Reiches waren an Seeleichtern vorhanden:

	1896		1900	
	Zahl	Rgt. brutto	Zahl	Rgt. brutto
in deutschen Häfen überhaupt	136	31761	178	53468
„ Bremen	80	21474	102	31386
„ Hamburg	51	9721	58	19933

Um einer Überschätzung des durch den Seeschleppdienst vermittelten Verkehrs vorzubeugen, will ich daran erinnern, daß er sich im Rahmen des Stapelverkehrs bewegt, dessen enge Grenzen ich eingangs dargelegt habe. Für Hamburg und Bremen ist er relativ unerheblich, aber seine Hauptwirkung besteht darin, die übrigen deutschen Seestädte in verkehrswirtschaftlicher Abhängigkeit von ihnen zu halten, eine Wirkung, die später bei den Ostseestädten genauer zu behandeln ist. Ist somit die Bedeutung der Organisation der Schiffahrt im Seeleichterverkehr nicht ganz von der Hand zu weisen, so muß ich andererseits für die Gegenwart jeden maßgebenden Einfluß der transatlantischen Personenbeförderung auf den Güterverkehr der betreffenden Häfen leugnen, der noch vereinzelt ernsthaft behauptet wird. Ich will natürlich

---

[1]) Intern. Schiffahrtskongreß 1902, Abt. II. 2. Frage: Verkehr mit Seeprähmen: G. de Thierry.

[2]) Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt 1902, S. 46.

nicht bestreiten, daß der gewaltige Auswandererstrom, der über Bremen und Hamburg hauptsächlich in die Neue Welt flutet[1]), früher von außerordentlicher Tragweite für die beiden deutschen Nordseehäfen gewesen ist. Indem die Millionen Europamüder über die deutschen Häfen die Wanderung über den Ozean antraten, gaben sie der deutschen oder vielmehr der Hamburger und Bremer Reederei Kapitalien, um erst Segelschiffe hervorragender Güte, dann Dampfer von stetig wachsendem Wert zu erbauen. Zugleich boten sie den heimkehrenden Schiffen Gelegenheit, überseeische Waren, namentlich amerikanische, zu niedrigen Frachten zurückzubringen; namentlich der Tabakhandel Bremens ist auf diese Weise wesentlich gefördert worden[2]). In der Folgezeit hat die Steigerung des Personenverkehrs zu einer vollständigen Arbeitsteilung in der Schiffahrt Anlaß gegeben. Gewiß, dem starken Menschenverkehr ist es zu verdanken, daß die Hansestädte die schönsten und schnellsten Dampfschiffe aller Häfen nach Nordamerika laufen lassen können[3]). Aber die Schnelldampfer mit Geschwindigkeiten bis über 22 Knoten, welche die Personenbeförderung erst ermöglicht hat, dienen dem großen Güterverkehr nicht. Dieser stützt sich vielmehr auf die großen gemischten Fracht- und Passagierdampfer von 10—16 Knoten, sowie die reinen Frachtdampfer der großen Fahrt, welche die überwiegende Zahl der festen Seeverkehrslinien durch pünktliche und regelmäßige Verbindungen schaffen. Der Schnellverkehr übt heute hauptsächlich nur dadurch noch eine mittelbare Wirkung auf den Gütertransport aus, daß er vielleicht

---

[1]) Fitger a. a. O. S. 19. Im jährlichen Durchschnitt:

1861—70	von Hamburg	34466,	1862—71	von Bremen	45213 Pers.
1881—90	„ „	90889,	1882—91	„ „	97909 „
1891—1900	„ „	60041,	1892—1900	„ „	61379 „

[2]) Fitger a. a. O. S. 19; auch Nauticus, Jahrbuch 1899: Die Haupthäfen Deutschlands und ihr Hinterland, S. 197.

[3]) Nach Murken a. a. O. S. 40 wurden gelandet 1901 in New York:

1.	durch den Norddeutschen Lloyd (Bremen) . .	91207	Passagiere
2.	„ die Hamburg-Amerika-Linie (Hamburg)	83747	„
3.	„ „ Red-Star-Line (Antwerpen) . . .	39034	„
4.	„ „ Holland-Amerika-Linie (Rotterdam)	31561	„

einen Hafen zur Anlage einer leistungsfähigen Zufahrt und inneren Ausrüstung durch deren intensivere Ausnutzung in den Stand setzt.

2. Die Organisation des Handels

Die Trennung, welche wir in der Gegenwart zwischen dem Handel und der Reederei als bereits verwirklicht konstatieren müssen, hat sich nicht auf diesen Zweig der Verkehrsorganisation beschränkt, sondern sie hat sogar begonnen, die gesamte Verkehrsstellung der Seehäfen zu erschüttern. Den Großhandel beherrscht in seiner Geschäftsführung ein ausgeprägter Konservatismus, der in dem straffen Festhalten alteingelebter Verbindungen zum bezeichnenden Ausdruck gelangt. Tritt zum wenigsten im Güterverkehr die Eigenart der Schiffahrtsunternehmung bei der Wahl des Verladers hinter den sachlichen Momenten der Billigkeit und Schnelligkeit zurück, so ist dagegen „die Abwicklung eines großzügigen Handelsgeschäfts dermaßen auf das Vertrauen von Person zu Person begründet, daß es schon sehr erheblicher Vorteile bedarf, wenn ein Neuling sich in lang bestehende, von gegenseitiger Kenntnis getragene Beziehungen einschieben will“ [1]). Der Eigenhandel der Seehäfen, welcher früher für ihre verkehrliche Wettbewerbsstellung allein maßgebend war, wird also noch heute eine wichtige Stütze der letzteren sein. Aber unverkennbar ist die Bedeutung des damals entscheidenden Faktors in der Abnahme begriffen. „Der Seehafen ist, was die Verteilung der Güter anlangt, in eine sekundäre Stellung eingetreten“ [2]), so sagte schon vor fast 20 Jahren der Syndikus der Bremer Handelskammer. Gerade die Ausbildung des modernen Verkehrswesens hat diese Entwicklungstendenz verstärkt. An die Stelle des gebrochenen Verkehrs schiebt sich immer mehr der durchgehende Verkehr. Die großen Transportunternehmungen, vor allem die Eisenbahnen und Dampfergesellschaften, kommen zu Vereinbarungen, die eine Reihe von Zwischenpersonen beim Über-

[1]) Wiedenfeld a. a. O. S. 268/69.

[2]) Marcus, Die Seehäfen im heutigen Weltverkehr, 1886, S. 11.

gang des Transports in den Bereich einer anderen Verwaltung überflüssig machen. Während sich früher der Handelsabschluß immer nur auf die Ware allein bezog, der Bezieher mithin die Fracht, die Versicherung und sonstigen Spesen nebenher kalkulieren mußte, ist ihm jetzt in einer Reihe von Geschäftszweigen, in den sogen. Kostfrachtgeschäften, die Möglichkeit geboten, Preisberechnungen unter Einschluß der Fracht und Kosten, sowie unter Umständen auch der Versicherung zu erhalten. Diese beiden Umstände zusammen mit der großartigen Entfaltung des Nachrichtendienstes haben in vielen Fällen die Veranlassung gegeben, daß im Binnenlande selbst große Märkte entstanden sind, welche ebenbürtig neben diejenigen der Hafenplätze traten. Ja oft sind auch jene entbehrlich geworden, weil der Konsument infolge der Verringerung der ökonomischen Entfernung durch Post und Telegraph leicht mit dem überseeischen Produzenten selbst sich in Verbindung setzen konnte. Demgemäß „liegt das Schwergewicht der eigentlichen Handelstätigkeit fortan weniger in den mit der Warenbewegung zusammenhängenden Aufgaben, als in dem Abschlusse des Geschäfts und dessen scharfer Berechnung im Hinblick auf die Verhältnisse des Weltmarkts“ [1]). Daraus folgt für den Seehafen, daß sein Eigenhandel dem Kommissionsgeschäft und der Spedition weichen muß. Schließlich wird sogar durch die Versendung mittels direkter See-Flußkonnossemente und die Erstellung zusammenhängender Eisenbahn-Seetarife der Spediteur ausgeschaltet. Diese Erfahrung müssen alle Seeplätze mehr oder weniger an sich machen; am energischsten hat sich die obige Tendenz in den Rhein-Seehäfen durchgesetzt, vor allem in Rotterdam, welches jetzt überwiegend Transitplatz der für die deutschen Rheinstädte und ihren Eigenhandel bestimmten Gütermengen ist. Nicht in allen Geschäftszweigen hat sich die geschilderte Entwicklung vollzogen; sie wird begünstigt, falls es sich um Waren handelt, welche im Großbetrieb zum Verbrauche gelangen. Hier kann der Konsument sich am ehesten unter Umgehung aller Zwischenglieder an den Produzenten

---

[1]) Marcus a. a. O. S. 6; vgl. Landgraf, Die verkehrspolitische Mission Mannheims, S. 12/13.

wenden. Bei Gütern, welche wie die Verzehrungsgegenstände in kleineren Mengen konsumiert werden, wird der Hafenplatz leichter seine Stellung im Eigenhandel behaupten, ebenso bei Waren, die in ihrem Preise durch spezielle, nicht zu klassifizierende Eigenschaften maßgebend beeinflußt werden wie Wolle, oder bei Waren, bei welchen eine Fermentation vor sich geht, wie Tabak[1]). Im Laufe dieser Entwicklung hat Hamburg den Spiritusexport und Wollhandel sowie den Getreideimport fast ganz an Berlin verloren, nur in Kolonialwaren, besonders in amerikanischem Kaffee, in Kakao, Tee, Reis, Gewürzen, Häuten und Farbhölzern hat es einen kräftigen Eigenhandel bewahrt. Bremen kann sich seines Handels in Baumwolle, Petroleum, Tabak, Reis und tropischen Nutzhölzern rühmen. Amsterdam hat Weltmarktsbedeutung nur noch im Umsatz ostindischer Produkte, wie Zinn, Tabak, Kaffee, Kakao etc. In Rotterdam ist allein das Propregeschäft in Kaffee und Eisenerzen nennenswert. Der Eigenhandel des Scheldehafens schließlich umfaßt Kaffee, argentinischen Weizen und Häute derselben Provenienz, außerdem afrikanisches Elfenbein und Kautschuk des Kongostaats. Noch erheblich stärker ist die Handelsbedeutung der nordwesteuropäischen Häfen im Export zurückgetreten, dessen Leitung sie ganz an das Binnenland abgegeben haben. Ist somit die Bedeutung der Handelsorganisation für die Blüte der Seestädte ganz allgemein im Rückgang begriffen, so hat auch andererseits die nicht zu leugnende bevorzugte Stellung, welche manche Seehäfen für einzelne Importartikel im Eigenhandel inne haben, aufgehört, die Verkehrsstellung erfolgreich zu stützen. Es ist eine Tatsache, daß im kaufmännischen Kalkul die Transportspesen eine desto größere Bedeutung gewinnen, je mehr der Warenverkehr sich ausweitet, je mehr die Konkurrenz sich verschärft, je komplizierter und empfindlicher die Absatzverhältnisse sich gestalten[2]). Dem Geist der Rechenhaftigkeit, der das gesamte Wirtschaftsleben immer stärker durchdringt, kann auch der

---

[1]) Marcus a. a. O. S. 11/12.

[2]) Seidler u. Freund, Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik, 1904.

Kaufmann am Seeplatze auf die Dauer nicht widerstehen. Er kann nur hoffen, seine Ware mit Vorteil abzusetzen, wenn er unter mindestens gleich günstigen Bedingungen arbeitet wie seine Konkurrenten am Nachbarhafen oder im Binnenland. So lange wie möglich wird er die von ihm gehandelte Ware über den Ort beziehen, wo er seßhaft ist; doch schon kleine Spesenunterschiede zwingen ihn heute, um seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten, die Güter auf dem im Transport billigsten Weg zu befördern. Daher klingt es sehr unglaubwürdig, wenn der Syndikus der Dortmunder Handelskammer, Martens, behauptet, daß eine Menge von Fabrikaten der verschiedensten Art aus dem Hagener, Iserlohner und Siegener Gebiet einstweilen aus alter Gewohnheit immer noch über Ruhrort-Duisburg gehen, obwohl rechnungsmäßig bewiesen werden könnte, daß eine Verfrachtung über den Dortmund-Emskanal vorteilhafter sei [1]). Wahrlich, eine solche Macht des Herkommens in der Geschäftswelt der Rheinlande stände vereinzelt da. Überall finden wir das Gegenteil. Der Eigenhandel der Seestädte hat sich den Grundlagen des Verkehrs anschmiegen müssen, indem er in den begünstigteren Plätzen Filialen errichtete oder die Güter dort der Obhut eines Spediteurs anvertraute. Tatsächlich wird fast der ganze Verkehr der Deutsch-amerikanischen Petroleumaktiengesellschaft, welche in Bremen ihren Sitz hat, über Hamburg und Rotterdam geleitet, kommt also dessen Stellung und Seeverkehr gar nicht zu gute, wie schon Marcus 1882 konstatierte [2]). Ein weiteres Beispiel sei für Hamburg mitgeteilt. Sehr häufig ziehen die dortigen Importeure es vor, statt die aus Ostafrika bezogenen Ölsaaten über Hamburg den Rheinlanden zuzuführen, sie dorthin direkt über Rotterdam zu dirigieren [3]). Deshalb kann selbst dem noch bestehenden Eigenhandel nicht mehr die frühere Bedeutung für die Verkehrsstellung des einzelnen Hafens bei-

---

[1]) Martens, Die wirtschaftlichen Interessen von Rheinland und Westfalen und der Dortmund-Emskanal. Ztschr. für Binnensch. 1904, S. 416.

[2]) Protokoll über die Verhandlungen der für ... das Projekt einer Kanalisierung der Fulda gebildeten Kommission, 1882.

[3]) Jahresbericht der Handelskammer zu Mannheim 1890, I, S. 145.

gemessen werden [1]). „Die Seehäfen werden die Kreuzungspunkte, wo der Verkehr sich in verschiedenen Richtungen abzweigt. Die Plätze, aus denen die meisten Radien gezogen sind, haben als Häfen die größte Bedeutung. Die Radien kann man in drei Arten einteilen: die Seelinien, die Bahnlinien und die Linien für die Binnenschiffahrt“ [2]). Den Verbindungen mit dem Meere sowie der Handelsorganisation kann in ihrer heutigen Gestaltung jedenfalls nicht die revolutionierende Wirkung auf das Stärkeverhältnis der Nordseehäfen zugeschrieben werden, die wir eingangs nur flüchtig aber deutlich genug erkennen konnten. Hamburg, Antwerpen, Rotterdam und in weitestem Abstand neuerdings Emden zeigen die gleiche gewaltige Verkehrsentwicklung. In der Schiffahrtsorganisation kann sich Bremen mit Hamburg messen, während Antwerpen und Rotterdam darin hinter ihnen zurückstehen, im Eigenhandel übertreffen Bremen und Antwerpen die Elbestadt, ganz zu schweigen von Rotterdam oder gar Emden. Es bleibt also unsere Aufgabe, die gemeinsame Ursache der Verkehrsentwicklung in dem dritten Faktor zu suchen, der die Stellung der Seehäfen beeinflussen kann, nämlich in den Beziehungen zum Hinterland.

B. Die Ostseehäfen

1. Die Lage zum Weltverkehr

Nachdem die prinzipielle Bedeutung der einzelnen Faktoren im vorigen Abschnitt bereits dargelegt ist, kann ich mich bei den Ostseehäfen kürzer fassen und mich im wesentlichen auf die tatsächlichen Verhältnisse beschränken.

Nach den in der Einleitung gegebenen Zahlen sank der Anteil der Ostsee an der Schiffahrtsbewegung des Deutschen Reiches von 43,7 % der Tonnage der eingelaufenen Seeschiffe im Jahre 1883 auf 29,6 % 20 Jahre später. Ebenso klar trat der einschneidende Unterschied hervor, wenn die einzelnen

---

[1]) Wiedenfeld a. a. O. S. 271.

[2]) de Jongh, Der Hafen von Rotterdam. VI. Intern. Binnenschiffahrtskongreß 1894, 2. Frage, S. 8.

Häfen der Nord- und Ostsee ins Auge gefaßt werden; dort eine Steigerung der Tonnenzahl, welche für Hamburg und Bremen etwa das Dreifache erreicht, hier in vielen Plätzen ein Stillstand, so in den drei ostpreußischen Häfen Danzig, Königsberg und Memel, in anderen nur ein mäßiger Fortschritt, am bedeutendsten in Stettin, wo die Tonnage sich fast verdoppelt, allein auch im letzteren Fall zeigt sich, daß die Steigerung hauptsächlich auf den Zeitraum bis 1890 entfällt. Die von den Ostseehäfen geleistete Transportarbeit ist in ähnlichem Grade hinter dem Nordseegebiet zurückgeblieben. Der Grund liegt auf der Hand. Mit der wachsenden Bedeutung der großen Meeresflächen und der sie umgebenden Küsten sinkt naturgemäß die relative Wichtigkeit der kleineren geschlossenen Meere, wenn auch der absolute Verkehr sich hier vervielfältigen kann. Der transatlantische Verkehr in den deutschen Ostseehäfen ist minimal geblieben[1]), kaum 10 % nimmt er in der Warenbewegung Stettins ein, in Lübeck bildet er kaum 1 % der Tonnage der dort verkehrenden Schiffe, in Königsberg rechnet er nur nach Promille-Sätzen, Danzig gar verzeichnet nur zwanzig eingehende Schiffe im transozeanischen Verkehr am Ende der 90er Jahre. Hamburg und Bremen hingegen ziehen aus der Schiffahrt mit fremden Erdteilen $^1/_2$ resp. ungefähr $^3/_4$ ihres gesamten Verkehrs. Mithin beschränkt sich der Verkehr der deutschen Ostseestädte auf Beziehungen mit den Küsten der Ostsee wie der Nordsee, vorzüglich England. Haben wir schon bei den Häfen der nordwesteuropäischen Gruppe konstatiert, daß der Hinterlandsverkehr es ist, der heute den einzelnen Häfen ihre Bedeutung und den Rückhalt gibt, so gilt dies hier in noch umfassenderer Weise. Kein baltischer Hafen kann einen nennenswerten Umschlagverkehr, eine Wiederausfuhr seewärts angebrachter Güter aufweisen. Selbst Lübeck hat nicht den geringsten Rest seiner mittelalterlichen Stellung als Hauptstapelplatz zwischen den Ostseeländern und dem übrigen Europa in die Gegenwart hinüber-

---

[1]) Aftalion a. a. O. S. 584. Dix, Die deutschen Ostseestädte und die Grundlagen ihrer wirtschaftlichen Entwicklung. Preußische Jahrbücher 1900, S. 480.

gerettet. Je mehr die nordischen Länder mit der Erhöhung ihres allgemeinen Lebensstandes den Antrieb und die Mittel gefunden haben, aus ihren lokalen Handelskreisen herauszutreten und sich den Zentren des großen Weltverkehrs zu nähern, desto mehr haben sie direkte Handelsbeziehungen zu den westlichen Industriestaaten ausgebildet, eine Tendenz, die deutlich in der Ausbreitung der regelmäßigen Dampfschiffslinien nach dem Atlantischen Ozean zum Ausdruck kommt. Die Ausschaltung des Zwischenhandels, die die Nordseehäfen London gegenüber bereits durchgesetzt haben, ist nun auch den deutschen Ostseeplätzen fühlbar geworden. Also allein das Hinterland ist der Verkehrsträger, von dessen ökonomischem Zustande das Schicksal der vorgelagerten Häfen bedingt ist. Die erste Grundtatsache ist der überwiegend agrarische Charakter dieses Hinterlandes. In Schleswig-Holstein, Mecklenburg, Pommern, Schlesien gehört mehr als ein Drittel, in Westpreußen, Ostpreußen und Posen mehr als die Hälfte der Bevölkerung der Landwirtschaft an [1]). Lübeck und Stettin können an ein Binnengebiet anknüpfen, welches wenigstens teilweise dem industriellen Deutschland, à la nouvelle Allemagne sagt Aftalion [2]), zugeteilt werden kann, und hierin liegt ein Grund der erfreulicheren Entwicklung dieser beiden Städte gegenüber den ostpreußischen Häfen. Wie im einzelnen das Hinterland der letzteren beschaffen ist, wie die Handelsbeziehungen Deutschlands mit seinem östlichen Nachbarn die Lage der altpreußischen Häfen beeinträchtigt haben, ist erst darzulegen, wenn die Beziehungen zum Hinterland untersucht werden. Im Augenblick bezwecke ich nur, die Würdigung der Meereslage auf das richtige Maß zurückzuführen. Wenn die übrigen Bedingungen für das Gedeihen der baltischen Häfen erfüllt wären, dann würden die paar Seemeilen längerer Fahrt der Ausdehnung des Verkehrsbereichs nach Übersee nicht hindernd im Wege stehen [3]). Bis jetzt hat indessen die geringe Verkehrsintensität des Hinterlandes verhindert, direkte Ver-

---

[1]) Dix a. a. O. S. 464.
[2]) Aftalion a. a. O. S. 585.
[3]) Wiedenfeld a. a. O. S. 344.

bindungen mit außereuropäischen Ländern auf die Dauer rentabel zu machen. Die einzige regelmäßige Dampferlinie, welche Stettin allein mit Nordamerika unterhielt, ist neuerdings durch den Mangel an Rückfracht so gut wie zum Erlöschen gebracht [1]). Soweit die nordischen Reiche nicht selbst den Verkehr mit Übersee in die Wege geleitet haben, liegt der Umschlagsverkehr vorwiegend in den Händen Hamburgs, wo er von dessen ausgedehnten westlichen Schiffahrtsverbindungen getragen wird. Insbesondere seit der Eröffnung des Nord-Ostseekanals im Jahre 1895 dringt der Elbehafen bedrohlich in den Ostseeverkehr ein. Von 1894—1900 steigt der Raumgehalt der in Hamburg im Ostseeverkehr einlaufenden Schiffe von 232600 Registert. auf 480200, d. h. um 106,4 %, gegenüber nur 29,3 % im Gesamteingang.

Es ist naheliegend, die neue Verbindung zwischen den beiden Meeren als letzte Ursache für die verstärkte Konkurrenz Hamburgs in der Schiffahrt der Ostsee anzusehen. Und sicher ist nicht richtig, daß man sagt, die Ostseehäfen würden durch den Nord-Ostseekanal in demselben, wenn nicht gar höherem Maße an die Nordsee gerückt, wie Hamburg an die Ostsee gerückt werde [2]). Das ist natürlich als geographisches Faktum unbestreitbar, aber verkehrspolitisch muß beachtet werden, daß der Kaiser-Wilhelmkanal Hamburg in den Stand setzte, sein kommerzielles und verkehrswirtschaftliches Übergewicht mittels Einrichtung eines ausgedehnten Seeleichterdienstes kraftvoller als je den Ostseestädten gegenüber zur Geltung zu bringen und

---

[1]) Jahresbericht der Vorsteher der Kaufmannschaft I, S. 60. Stettin 1903. Ein Hemmnis eigener Art ist übrigens zu erwähnen, nämlich das polizeiliche Verbot des Auswanderungsbetriebs. Unter den Vorwänden sanitärer Natur birgt sich wahrscheinlich die Besorgnis der Regierung, die Leutenot des agrarischen Ostens zu vermehren, indem man den dortigen Arbeitern einen Auswandererhafen vor die Tür setzt. Sei dem wie ihm wolle, auf jeden Fall bedeutet die Maßregel eine schwere Schädigung Stettins, ich brauche nur daran zu erinnern, in welchem Maße der Auswandererstrom durch die Möglichkeit, die Güterfrachten zu verbilligen, die Weserstadt früher in der Anknüpfung überseeischer Beziehungen unterstützt hat. Vgl. Dix a. a. O. S. 502/03.

[2]) Sartori, Der Nordostseekanal und die deutschen Seehäfen, 1894 S. 59.

ihnen die letzte Möglichkeit zu rauben, selbständig in den großen Weltmeerverkehr einzugreifen.

Die Nordseestädte sind in verhältnismäßig kleinem Abstande einem tiefen Hinterlande vorgelagert, treten deshalb für ausgedehnte Teile desselben in den Wettbewerb miteinander und es war angebracht, sie insgesamt auf ihre Wettbewerbsbedingungen zu vergleichen. Anders bei den deutschen Hafenplätzen der Ostsee. Da dieselben über einen weitgestreckten Küstensaum verstreut sind, und über weniger weit ins Binnenland reichende Beziehungen verfügen, ist eine Konkurrenz sämtlicher deutscher baltischen Seestädte schlechterdings ausgeschlossen. Wir haben nach der Natur der Dinge eine westliche Gruppe mit Lübeck und Stettin zu trennen von dem östlichen Hafenkomplex, der außer Danzig, Königsberg und Memel in gewisser Beziehung auch Stettin wieder mit umfaßt.

2. Die seewärtige Verkehrsstellung der westlichen Ostseestädte

Wird man zugeben müssen, daß unter den heutigen Verhältnissen die Meereslage der Ostseestädte nicht dazu angetan ist, dem Stapelverkehr Hamburgs mit dem Ostseegebiet Abbruch zu tun, so muß es andererseits doch Befremden erregen, daß Hamburg in jährlich zunehmendem Umfang einen Teil des Verkehrs des deutschen Binnenlandes mit den nordischen Reichen an sich reißt. Die Ausfuhr Hamburgs nach der Ostsee betrug 1897 504000 t; von denen 20 % dem Elbhinterland entstammten; umgekehrt entfielen von der 343000 t starken Einfuhr aus der Ostsee 50 % auf den Versand in das Elbgebiet inklusive Brandenburg. Demnach konnte schon damals der gesamte Elbgüterverkehr Hamburgs mit der Ostsee auf 273000 t eingeschätzt werden[1]), der überwiegend bloßer Umladeverkehr war. Kann etwa die günstige Entwicklung, die dieser Ostseeverkehr Hamburgs trotz der Anstrengungen Lübecks und Stettins genommen hat, auf die vorteilhaftere

[1]) Vgl. meine Studie über den Elbe-Travekanal. Schmollers Jahrbuch 1905, S. 654.

Meereslage der Elbstadt zurückgeführt werden? Verkehrswirtschaftlich offenbart sie sich, wie im ersten Teil näher begründet ist, in der Höhe der Frachtsätze. Da stellt sich heraus, daß trotz der Erleichterungen, die der Nord-Ostseekanal für den Anschluß der Nordseehäfen geschaffen hat, Hamburg hinsichtlich der Billigkeit hinter dem benachbarten Lübeck und teilweise hinter Stettin zurückbleibt (s. die nebenstehende Übersicht).

Diese Betrachtung ergibt im allgemeinen für Lübeck einen Frachtvorteil bei gering- und höherwertigen Massengütern von 1—2 Mk. und mehr per Tonne gegen Hamburg. Ähnlich günstig standen die Seefrachten für Stettin im Vergleich mit dem Elbhafen, wenn es auch in manchen Verkehrsrichtungen Lübeck den Vorrang überlassen hat, so in den Transporten nach Königsberg und Danzig, bei welchen die Lübecker Seefrachten besonders niedrig sind. Niemand wird somit aus der Meereslage einen Vorteil Hamburgs oder gar Stettins gegenüber Lübeck ableiten können, der sicher vorhanden sein muß, wie die verschiedene Entwicklung der drei Häfen, insbesondere der langsame Fortschritt Lübecks vermuten läßt. Verschiedenheiten in der Organisation der Seeschiffahrt sprechen nicht zu Ungunsten der baltischen Hansestadt. Zwar ist die Reederei Stettins fortgeschrittener als in Lübeck. Zu Beginn des Jahres 1904 waren in letzterem Hafen 48 Dampfschiffe mit 59 000 Registert. brutto beheimatet, dagegen in Stettin 100 mit 74 000 Registert. brutto [1]). In der heutigen Zeit gibt indessen nicht mehr der Schiffsbesitz den Ausschlag für die Stellung eines Hafens im Seeverkehr. Daß dies auch in der Ostsee zutrifft, lehrt die Tatsache, daß z. B. Flensburg, welches mit dem Tonnengehalt seiner Dampfer sogar Stettin um $^1/_4$ übertrifft (97 000 Registert.), in der Verkehrsbewegung nicht die geringste Rolle spielt. Einen zutreffenderen Maßstab der Schiffahrtsorganisation bilden die regelmäßigen Linien, die von den einzelnen Häfen aus unterhalten werden. In dieser Beziehung kann sich Lübeck einer Überlegenheit vor seinen Nebenbuhlern rühmen, die insbesondere durch die Garantie

[1]) Statistik des Deutschen Reiches Bd. 160, I.

Seefracht für Dampfschiffe im Durchschnitt des Sommers 1899[1])

Von	Hamburg	nach	Kopenhagen	Rohzucker . .	9,00	Mk.,	Gerste . .	9,00	Mk.,	Ölkuchen . .	9—10,00 Mk.
„	Lübeck	„	„	„ . .	6,20	„	„ . .	5,62	„	„ . .	6,75 „
„	Hamburg	„	Stockholm	Salpeter . .	9,00	„	Kupfer . .	9,00	„	Schmieröle . .	13,50 „
„	Lübeck	„	„	„ . .	5,62	„	„ . .	10,12	„	„ . .	9,00 „
„	Hamburg	„	Petersburg	Kainit . . .	8,00	„	Schienen . .	8,00	„	Backmehl . .	12—15,00 „
„	Lübeck	„	„	„ . . .	5,00	„	„ . .	6,00	„	„ . .	8— 9,00 „
„	Hamburg	„	Königsberg	Salz	7,00	„	Sirup . .	12—14,00	„	Schmalz . . .	8—10,00 „
„	Lübeck	„	„	„	3,00	„	„ . .	4,00	„	„ . . .	3,00 „

In umgekehrter Richtung stellten sich die Frachten:

Getreide	von	Petersburg	nach	Hamburg . . .	5—6,00	Mk.	nach	Lübeck . . .	4—5,00	Mk.	
„	„	Libau	„	„ . . .	4—5,00	„	„	„ . . .	4,50—4,75	„	
Ölsaaten	„	Riga	„	„ . . .	5—6,00	„	„	„ . . .	4—5,00	„	
„	„	Petersburg	„	„ . . .	6—8,00	„	„	„ . . .	4—5,00	„	
„	„	Königsberg	„	„ . . .	4—5,00	„	„	„ . . .	3—4,00	„	

[1]) Vgl. meine Studie über den Elbe-Travekanal. Schmollers Jahrbuch 1905, S. 656.

schneller Beförderung dem Stückgüterverkehr nach Dänemark, Schweden, Rußland und Nordostdeutschland zu statten kommt. Aber einen wesentlichen Vorsprung darf man hieraus für den Massengüterverkehr nicht ableiten, da ihm Hamburg und Stettin ähnliche Bedingungen bieten. Ich muß wiederholen, daß die Schiffahrtsorganisation in der Gegenwart vielleicht mehr eine Folge als die treibende Ursache der durch die übrigen Faktoren herbeigeführten Verkehrsentwicklung ist, eine Erfahrung, die sich auch in der Ostsee bestätigt hat. Wir haben begriffen, daß der technische Zustand der Häfen eine dieser Grundlagen ist. Wie ist es damit in den konkurrierenden Plätzen bestellt? Von allen Häfen gilt in gewissem Umfange, was Nauticus im Jahre 1898 allgemein von den deutschen Häfen, in erster Linie aber von denen der Ostsee aussagen konnte: „Vielversprechend für die Zukunft der meisten deutschen Häfen ist die neuerdings mit gleicher Energie vom Rhein bis zum Pregel aufgenommene Verbesserung und Erweiterung der Verkehrseinrichtungen: Fahrwasserkorrektionen und Vertiefungen, Hafenanlagen, Freihäfen-, Eisenbahn- und Speicherbauten etc.“ Den Anstoß gab der Bau des Nord-Ostseekanals und die durch ihn geschaffene Steigerung der hamburgischen Konkurrenz, weit weniger die phantastischen Hoffnungen, die Aftalion den Ostseestädten unterlegt[1]). Stettin verfügt jetzt nach den 1901 vollendeten Arbeiten über eine Zufahrt von 7 m Tiefe, während das Haff auf 8 m gebracht ist. Die Verbindung mit der Ostsee wurde bereits 1880 durch die Herstellung der „Kaiserfahrt“ in den nötigen Abmessungen gesichert[2]). Lübeck hat in gleicher Weise für eine bequeme Zufahrt seiner Häfen gesorgt. Bisher war es nur für Schiffe von 5,5—6 m Tiefgang erreichbar, die Arbeiten zur Verbesserung der Fahrstraße haben inzwischen (1906) die Tiefe schon auf 7,5 m gebracht. Hamburg begnügt sich zur Zeit mit denselben Abmessungen, aber selbst größere Tiefen wird es

---

[1]) Aftalion a. a. O. S. 518 spricht davon: que le canal de l'empereur Guillaume . . . a fait naître dans ces villes de grands espoirs, excité de vastes ambitions.

[2]) Dix a. a. O. S. 490. Aftalion a. a. O. S. 518.

vorderhand im Verkehr mit der Ostsee nicht mit Erfolg verwenden können. Nauticus behauptet [1]), wie der Suezkanal mit seiner jetzigen Tiefe von 9 m eine feste Anforderung an alle diejenigen Häfen stellte, die den Verkehr mit Ostasien pflegten, so habe auch der Nord-Ostseekanal die gleiche Tiefe für die deutschen Ostseehäfen notwendig gemacht. Für den inneren Verkehr der Ostsee ist aber die anwendbare Tiefe von den Verhältnissen der nordischen Häfen abhängig, und ihnen entspricht die in Lübeck und Stettin gebotene Fahrwassertiefe vollkommen. In beiden Städten hat die Fürsorge des Staates und der Korporationen moderne Hafeneinrichtungen entstehen lassen. Die Hafenbecken sind entsprechend erweitert und vertieft, so daß weder in Stettin noch in Lübeck eine lästige Überfüllung zu beobachten ist. Hydraulische [2]) und andere mechanisch betriebene Hebewerkzeuge erleichtern den Umschlag. Moderne Lagerhäuser und Absetzschuppen bieten Gelegenheit, empfindliche Güter vor den Unbilden der Witterung zu schützen, überall ist der Anschluß an das Eisenbahnnetz vorhanden. Kurz, beide Häfen sind mit Erfolg bemüht, das unentbehrliche Rüstzeug eines Seehafens sich anzueignen. Hier interessiert vor allem die Wirkung, die der Zustand des Hafenbetriebs auf den Umschlag der Güter hinsichtlich der Billigkeit ausübt, d. h. die Höhe der Platzspesen [3]). Hamburg, Stettin und Lübeck konkurrieren vorwiegend in dem durch die Binnenschiffahrt vermittelten Verkehr, der Kürze halber will ich mich deshalb auf die Umschlagskosten des letzteren beschränken. Bei einem durch nichts gehinderten Verkehr von Bord zu Bord sind in Hamburg Spesen von etwa 0,60 Mk. per Tonne wie in Lübeck in Ansatz zu bringen. Diese geringe Umschlagsgebühr erfährt aber zu Zeiten lebhaften Verkehrs in Hamburg recht beträchtliche Zuschläge. Dann ergeben sich infolge der erwähnten Engigkeit der Bassins weitere Unkosten, wie Hafenschleppkosten der Oberländerkähne, Schuten-

[1]) Nauticus, Jahrbuch 1899, S. 201.

[2]) Man beginnt auch in Lübeck dem elektrischen Betrieb vor den Druckwasseranlagen den Vorzug zu geben wie in Hamburg.

[3]) Vgl. für das folgende meine Studie über den Elbe-Travekanal a. a. O. S. 657—659.

miete, Hinhaltungskosten. Außerdem ist die Bewegungsfreiheit dadurch eingeengt, daß dort nur Partien von 50 t aufwärts von Bord zu Bord übergenommen werden dürfen. Stettin erfreut sich derselben geringen Spesen wie Lübeck, doch kommen bisweilen auch hier Zuschläge für Schutenbenutzung vor. Die geringe Umschlagsgebühr (3 Pfg. per Tonne) ist ohne praktische Folgen. Die Umladung kleinerer Partiegüter und Stückgüter setzt im allgemeinen die Benutzung der Kais voraus, wobei die Leistung des Lübecker Hafens durch Billigkeit vorteilhaft hervortritt. In Hamburg erfordert die Abfertigung eines Gutes an den Kais 4—6 Mk. per Tonne; allein der Umfang der Abgabepflicht inklusive Arbeitslohn stellt sich für Güter aller Art auf 3,85 Mk. Im neuen Hafen Stettins am Dunzigkai und im Freibezirk, wohin sich der Verkehr wegen seiner bequemeren Lage zumeist gezogen hat, beläuft sich die Abgabenpflicht und der Arbeitslohn inklusive Lagergeld für 2 Tage auf ca. 2,80—3,30 Mk.; in Lübeck dagegen bei dem Recht auf 14tägige Lagerung rund 0,55—0,70 Mk.; mit Kranbenutzung höchstens 1,70 Mk. Die seewärtigen Verbindungen mitsamt den Hafeneinrichtungen weisen nach diesen Darlegungen keine bedeutsamen Verschiedenheiten auf, in keinem Falle aber kann man in ihnen die Ursache für das wachsende Eindringen Hamburgs in den Hinterlandverkehr der beiden Ostseeplätze nach den nordischen Reichen erblicken; im Hafenbetrieb ist Lübeck wie Stettin der Elbstadt überlegen, in der Schiffahrtsorganisation kann sich besonders der erstere Hafen des Vorzuges größerer Billigkeit und regelmäßigen Dienstes rühmen. Wie bei den Nordseehäfen soll auch hier der Einfluß des Handels erwogen werden. Es ist einleuchtend, daß im Bereiche der Ostsee der Eigenhandel dem Verkehr gegebenenfalls eine bessere Stütze darzubieten vermag, als er es in den nordwesteuropäischen Häfen tatsächlich tut. In dem wirtschaftlich verhältnismäßig gering entwickelten Norden Europas hat sich das Herkommen gegenüber dem Geiste der Rechenhaftigkeit noch weit stärker behauptet. Der Kaufmann, welcher dorthin Handel treibt, ist deshalb in der Lage, selbst dann seine Waren über seinen Wohnsitz zu leiten, wenn sich recht erhebliche Mehrkosten gegenüber der Spedition über den

Nachbarhafen herausstellen, ja er wird dies müssen, weil die weitauseinanderliegenden Bedürfnisse der nordischen Geschäftswelt in Bezug auf Geschmack, Warengattung und Konsumtionsart eine umsichtige Tätigkeit des Eigenhändlers erfordert, zu deren Durchführung die betreffenden Waren unter seinen Augen sein müssen. Trotzdem bleibt auch hier wahr, daß der Handel mehr durch den Verkehr beeinflußt wird, d. h. sich ihm anpaßt, als dieser durch jenen. Nur zeigt es sich hier gewöhnlich nicht darin, daß der Handel des betreffenden Platzes seine Güter über andere Häfen dirigiert und dort Filialen errichtet, sondern daß gemäß der relativen Starrheit des Handels mit der sinkenden Verkehrsstellung auch die Bedeutung des Handels abnimmt. Sonst wäre unerfindlich, daß der starke Eigenhandel Lübecks in nordischen Rohstoffen wie Holz, und Ausfuhrartikeln wie Kolonialwaren und Eisenwaren, der im Gegensatz zur überwiegenden Speditionstätigkeit Stettins bemerkenswert ist, nicht den gleichen Verkehrsaufschwung zur Folge gehabt hat, während doch die seewärtige Lage gleich günstig war. Es bleibt also nur übrig, die Hauptursache der verschiedenartigen Entwicklung von Stettin, Lübeck und Hamburg in der Gunst oder Ungunst der Hinterlandsbeziehungen zu suchen.

3. Die seewärtige Lage der ostdeutschen Hafenstädte

Im Nordosten Deutschlands kämpfen Danzig und Königsberg um den Vorrang im Verkehr, den ihnen ihr gemeinsames vorwiegend agrarisches Hinterland zuführt. Noch ist Danzig in diesem Ringen Sieger geblieben, wie die von beiden Häfen geleistete Transportarbeit beweist [1]). Weit hinter beiden steht Memel im äußersten Nordosten zurück, indem hier im Jahre 1903 die Tonnenzahl der zu Handelszwecken eingelaufenen Seeschiffe nur 200 000 Registert. netto betrug gegen je rund 600 000 in Neufahrwasser, dem Vorhafen Danzigs, und Königsberg-Pillau. Der Wert der seewärts bewegten Gütermengen, welche fast nur in ausgeführtem Holz bestanden, erreichte gar nur 26 Mill. Mk. gegen 220—230 Mill. Mk. in den kon-

[1]) S. hierüber in der Einleitung S. 2.

kurrierenden Plätzen. Ich stehe deshalb nicht an, Memel in dieser vergleichenden Übersicht zu übergehen, und behalte mir vor, seiner bei der Erörterung der Beziehungen zum Hinterland näher zu gedenken. Ich will deshalb hier nur kurz feststellen, inwieweit Danzig und Königsberg die Verbindung mit dem Meere ausgestaltet haben. Danzig selbst ist nur für Schiffe von weniger als 4—5 m erreichbar, aber der erwähnte Vorhafen Neufahrwasser hat eine Fahrwassertiefe von 7½ m. Hier wurde 1899 ein Freibezirk geschaffen, mit Schuppen versehen, und neuerdings hat man begonnen, dort elektrische Portalkranen aufzustellen. In Danzig selbst dagegen sind wenig Vorrichtungen zur Erleichterung des Ladegeschäfts getroffen. Der größte Teil der hier angelieferten Getreidemengen wie die meisten übrigen Güter werden ohne jede maschinelle Hilfe einfach mittels Menschenkraft umgeschlagen [1]). Wenigstens ist jedoch durch den Ausbau der sogen. Schutenlake (1903) für genügenden Raum gesorgt worden. Königsberg andererseits war bis vor wenigen Jahren in der ernsten Gefahr, wegen Rückständigkeit hinsichtlich der Zufahrt im Wettbewerb mit Danzig beeinträchtigt zu sein. Der Pregelfluß zwar hinderte die große Schiffahrt nicht, aber die Tiefe im frischen Haff war nicht über 3,80 m zu bringen [2]). Die Seeschiffe waren immer mehr gezwungen, Pillau anzulaufen, welches sich seit dem Weichseldurchbruch 1855 einer Tiefe von 7 m erfreut, um dann nach dem Leichtern eines Teiles der Ladung die Fahrt auf Königsberg fortzusetzen. Die Folge war, daß dort der Schiffahrtsverkehr eine rückläufige Bewegung zeigte: Tonnenzahl (Registertonne netto) der eingelaufenen Schiffe zu Handelszwecken (nach der Statistik des Deutschen Reiches):

	Königsberg	Pillau
1890	385000	133700
1900	336100	297000

Da in Pillau keine ausreichende Lagergelegenheit vorhanden war, und die ganze Handelswelt in der alten Hafenstadt ihren

[1]) Aftalion S. 520; auch Jahresbericht des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Danzig 1899, S. 14; 1900, S. 102.

[2]) Simon, Syndikus, Der Königsberger Seekanal und die ost-

Sitz hatte, so waren kostspielige Leichterungen notwendig, um den Anschluß an die Königsberger Speicher herzustellen; die Handelsspesen wurden zu teuer, der Betrieb umständlich und durch die Errichtung von Filialen in Pillau belastet. Seit einer Reihe von Jahren wurde deshalb der Plan eines Seekanals von 5 m Tiefe erörtert. Während der aus Staatsgeldern bestrittenen Ausführung erachtete man die geplante Abmessung von 5 m richtigerweise als zu klein; der Kanal wurde unter Garantie der Kaufmannschaft für die entstehenden Mehrkosten auf 6½ m gebracht und zuerst im November des Jahres 1901 dem freien Verkehr übergeben. In derselben Zeit wurden die Hafenbecken Königsbergs angemessen vertieft, erweitert und verbessert. Der Erfolg ist nicht ausgeblieben, indem der Raumgehalt der in Königsberg eingelaufenen Handelsschiffe von 1900—03 um 80000 Registert. anwuchs, in Pillau dagegen die Schiffsbewegung um dieselbe Summe gesunken ist. So kann man heute behaupten, daß in der Verbindung mit dem Meere die beiden ostdeutschen Häfen ebenbürtig sind. Die Fahrtiefe reicht für den Verkehr, der hier sich hauptsächlich in der Richtung auf die Nordseehäfen vollzieht, aus. Wir können ruhig den kleinen Nachteil Königsbergs vernachlässigen, daß es auf den Besuch der amerikanischen Tank-Dampfer verzichten muß, weil die Hafeneinrichtungen in Pillau ihnen noch nicht soviel Ableichterungen gestatten, um mit dem Rest der Ladung den Seekanal befahren zu können [1]), daß daher der Import des Petroleums zur See unbestritten Danzig verblieben ist. Ebenso hat Danzig aus der Anlage seines Freibezirks seit 1899, dem Eröffnungsjahr, äußerst geringen Nutzen gezogen, wie das bei der Industriearmut des Hinterlandes zu erwarten war. Für den Getreide- und Mehltransport kommt eben die Neuerung wenig in Betracht, da ihm mittels der Transitlager zolltechnisch ein ähnlicher Vorteil gesichert ist. Die Errichtung des Freibezirks in Danzig-Neufahrwasser ist mehr ein Glied in jener Kette von Maßnahmen, die Industriali-

---

preußischen Binnenwasserstraßen. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1902, S. 48.

[1]) Jahresbericht des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Königsberg 1902, S. 101.

sierung des Ostens zu fördern, als eine wesentliche Stütze des Danziger Verkehrs. Die Gleichartigkeit des Hafenbetriebs wird vergrößert durch den neuen, seit dem 1. April 1904 geltenden, für die betreffenden Häfen gleichmäßigen Seehafengeldtarif. Die Wirkungen der für die westwärtsgerichteten Verfrachtungen geographisch etwas nachteiligen Lage Königsbergs sind ökonomisch durch die Organisation der Schiffahrt aufgehoben; die Konkurrenz zusammen mit dem seit Jahren in der Ostsee bemerkbaren Überangebot von Schiffsraum hat die Frachtsätze derartig heruntergedrückt, daß selbst größere relative Frachtdifferenzen wenig empfunden würden. Aber eben dieser Wettbewerb der Reedereien hat auch die Frachtsätze Danzigs und Königsbergs in wichtigen Relationen ausgeglichen, z. B. kann man für 1903 für die englische Fahrt folgende Durchschnitte annehmen: Dampferfracht:

	von Danzig [1])	von Königsberg [2])
nach London für die Tonne Zucker	5 bis 6 sh	5 sh 3 d bis 5 sh 9 d
	nach Danzig	nach Königsberg
von der Ostküste Englands für die Tonne Steinkohlen . .	3 sh 9 d bis 4 sh 6 d	4 bis 6 sh

Die zurückgezogene Lage Memels ist hinsichtlich der Frachten im Nordseeverkehr sogar Danzig gegenüber ohne Einfluß: Es wurde bezahlt 1902 an Dampferfracht:

	von Danzig	von Memel [3])
nach der Ostküste Englands für das Load Sleepers	6 sh 6 d bis 7 sh 6 d	5 sh 3 d bis 7 sh

Ja, die Kaufmannschaft Königsbergs klagt, daß die Getreidefrachten nicht mehr nach der wirklichen Entfernung bemessen würden, so daß sogar die russischen Getreidehäfen Libau und Riga die gleichen, oft niedrigere Sätze verzeichnen als die deutschen Häfen. Damit hat auch hier die Meereslage an Bedeutung eingebüßt. Kein Hafen kann mehr seine günstigen

---

[1]) Jahresbericht des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Danzig 1903, S. 77.

[2]) Jahresbericht des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Königsberg 1903, S. 140/41.

[3]) Jahresbericht der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Memel 1902, S. 52.

Verbindungen zur See gegen seine Konkurrenten als Trumpf ausspielen; sie erlauben keine Schlüsse auf die Verkehrsstellung der einzelnen Plätze. Deshalb sind auch für Danzig und Königsberg die Beziehungen zum Hinterland, und die Verbindungen mit ihm, der Faktor geworden, dessen Gunst die Stellung beider Häfen im Seeverkehr der Gegenwart entscheidend bestimmt. Er ist die Grundlage, auf welcher im Wettbewerb um dasselbe Hinterland sich dessen Aufteilung an die vorgelagerten Häfen vollziehen wird.

Nachtrag zum ersten Teil

S. 49: Mit der Eröffnung des Freibezirks 1898 ist die Modernisierung der Stettiner Hafeneinrichtung zum vorläufigen Abschluß gelangt. Diese Anlage ist nach dem Muster des bremischen Freibezirks erbaut.[1] Sie verfügt über im ganzen 44 laufende Uferkranen mit durchweg hydraulischem Antrieb von 1½—5 t Tragfähigkeit (2 Bahngleise, Absatzschuppen, 2 Gleise, Speicher). Am Dunzig wird noch Dampfkraft verwendet (14 laufende Kranen à 1½ t). An der Parnitz, dem Liegeplatz der Königsberger Tourdampfer, fehlt es dagegen an genügenden Schuppen. Nur wenige offene Hallen sind hier vorhanden. — In Lübeck ist man noch damit beschäftigt, die alten Holzschuppen durch massive zu ersetzen und den alten stadtseitigen Kai des inneren Hafens auf hochwasserfreies Niveau zu bringen.

Aus dem Werke des Oberbaudirektors Rehder: „Die bauliche und wirtschaftliche Ausgestaltung und Nutzbarmachung der lübeckischen Hauptschiffahrtsstraßen", 1906, ist nachzutragen, daß die Vertiefung der Fahrstraße folgende Fortschritte gemacht hat:

a. a. O. S. 218:
Zwischen Rotterdam und dem Meere 8,8 m bei Hochwasser (S. 13).
Hamburg 9,50 m in der Zufahrt bei mittlerem Hochwasser, in den Hafenbecken 9,20 resp. 9,90 m (S. 11).
Emden-Außenhafen 10 m unter gewöhnlichem Hochwasser (S. 19).
Swinemünde 9 m Zufahrt (S. 48); Neufahrwasser 8 m (S. 52).

a. a. O. S. 221:
daß der Bremer Freibezirk 1902 zum Freihafen erhoben ist (S. 25).

II. Teil

Die Verbindungen mit dem Hinterland

Einleitung

Über die Schwierigkeiten, die Bedeutung der Binnenschiffahrt für den Seeverkehr statistisch festzustellen

Im ersten Teil meiner Arbeit habe ich in knappen Zügen die verschiedenartige Entwicklung dargelegt, welche in den letzten 15 Jahren (von 1890 an), die deutschen Seehäfen genommen haben. Ich habe klarzustellen versucht, daß innerhalb der miteinander in Wettbewerb tretenden Gruppen in der Lage zum Meere, im Hafenbetrieb, in der Organisation der Schiffahrt und des Handels im großen keine derartigen Verschiedenheiten auftreten, um die abweichende Gestaltung des Verkehrs zu erklären. Wo solche aber bestehen, sind sie in der Gegenwart, wie ich an manchen Beispielen gezeigt habe oder noch zeigen werde, weit öfters die Folgen eines aus anderen Gründen aufgeblühten Verkehrs als dessen Ursache. Diese anderen Gründe sehe ich in dem letzten Faktor, der das Wohl und Wehe eines Hafens bestimmt, in dem Hinterland und den Verbindungen eines Hafens mit diesem. Hier beginnt meine eigentliche Aufgabe: „Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die deutsche Seeschiffahrt.“ Vielleicht ist es genauer, wenn ich sage: „Der Anteil der Binnenschiffahrt an dem Güterverkehr der deutschen und grenznachbarlichen Seehäfen,“ denn dieser Anteil kann sowohl ein bedeutender als auch minimaler sein. Der Seeverkehr des Deutschen Reiches ist in überwältigendem Maße Hinterlandverkehr. Man wird daher nur einen

kleinen, allerdings unvermeidlichen Fehler begehen, wenn man den Anteil der Binnenschiffahrt an dem Hinterlandverkehr der einzelnen Häfen feststellt und diesen dann auf deren Seeverkehr bezieht. Immer ist der Grundsatz festzuhalten, daß der Hinterlandverkehr nur soweit zu berücksichtigen ist, als er dem seewärtigen Verkehr dient. Am treffendsten wird sich dies durchführen lassen, falls die Untersuchung hinsichtlich der verschiedenen Güter möglichst spezialisiert vorgenommen wird. Die Fehler häufen sich indessen, sobald einfach der gesamte Ein- und Ausgang auf dem einen Binnenwege dem auf dem anderen gegenübergestellt und damit ohne weiteres auf ihre Bedeutung für den Seeverkehr geschlossen würde, wie das meistens bis jetzt geschehen ist[1]). Gewiß, ich werde diese Gesamtziffern auch bringen, doch stelle ich sie an den Anfang der Untersuchung, da ich ihnen höchstens symptomatischen Wert zugestehen kann. Vor allem ist es der Gesamteingang, welcher durch den Einschluß aller für den Platzverbrauch bestimmten Gütermengen entstellt wird — ich erinnere nur an die gewaltigen Quantitäten von Bau- und Brennmaterial, sowie der Lebensmittel, welche eine Hafenstadt von der Größe Hamburgs oder Bremens bedarf. Überall scheidet der Verkehr der Landstraße aus; da er allgemein relativ gering ist und seine Bedeutung stetig abnimmt, ist es unbedenklich, daß er mangels genügender Nachweise völlig vernachlässigt wird, mithin die Untersuchungen sich auf die Eisenbahnen und die Binnenwasserstraßen beschränken. Andere Schwierigkeiten liegen in der Natur der Sache. Einige Artikel, so z. B. Erze, Metalle, Eisenwaren, gewisse Hölzer etc. werden direkt vom Seeschiff ins Binnenbeförderungsmittel oder umgekehrt umgeschlagen und dementsprechend in den Verzeichnissen der betreffenden Behörde gebucht. Andere dagegen, wie z. B. manchmal Holz, Getreide oder Baumwolle sind zunächst in Lager übergegangen und gelangen vielleicht erst im nächsten Jahre zur Weiterversendung ins Hinterland. Wieder andere, so ungeschälter Reis, Rohzucker, Getreide, Roheisen, haben im Bezirk des Hafenorts Umwandlungen erfahren, ohne daß dafür durchweg Anschrei-

[1]) Z. B. Lafitte a. a. O. S. 199.

bungen vorliegen. Da bleibt nur der Ausweg anzunehmen, daß Eisenbahn und Wasserstraße in gleicher Weise an der seewärtigen Einfuhr eines Rohstoffs beteiligt sind, wie sie tatsächlich das daraus hergestellte Fabrikat weiter ins Inland transportieren. Umgekehrt sind darnach die beiden Binnenbeförderungsmittel an der Seeausfuhr beispielsweise von Roggenmehl in dem Maße beteiligt, als sie Roggen zugeführt haben. Von prinzipieller Bedeutung ist ferner die Frage, ob der gesamte Verkehr in einer Ware auf der Eisenbahn und Wasserstraße zum Vergleich heranzuziehen ist oder nicht. Gewiß ist nur ein Teil z. B. des Eingangs nach See bestimmt, ein anderer Teil wird am Platze verbraucht, jener wird landeinwärts weiterbefördert, geht aus dem Flußschiff in den Eisenbahnwagen über, oder wird gar mittels eines anderen Flußschiffes wieder ausgefahren. Nirgends ist festgestellt, und es ist auch vielfach unmöglich festzustellen, ob z. B. ein per Eisenbahn eingegangenes Gut wirklich zum Versand seewärts gelangt, oder einen anderen Weg einschlagen wird. Gezwungenerweise mutmaße ich, daß Wasserstraße und Eisenbahn in ebendemselben Umfang und Verhältnis ihre Güter dem Seeverkehr zur Verfügung stellen, wie sie solche wirklich heranbringen, es sei denn, daß im einzelnen Fall besondere Gründe dagegen sprechen. Einem angesehenen Vorfechter der Binnenschiffahrt, Viktor Kurs, haben diese Anhaltspunkte nicht genügt in seiner im Jahre 1898 erschienenen Abhandlung: „Über den Anteil der deutschen Binnenwasserstraßen an dem Seehandel der deutschen Häfen“ [1]). Vorerst unternimmt er, den Anteil der Wasserstraße an dem seewärtigen Verkehr direkt zu berechnen. Dies zwingt ihn, aus den Bruttozahlen des Seeverkehrs die Nettozahlen auszusondern, d. h. die jeweilige Wiederausfuhr zur See in Abrechnung zu bringen. Ich begnüge mich damit, jeweils die etwaige Bedeutung des reinen Transitverkehrs hervorzuheben. Herr Kurs geht weiter, er nimmt an, daß Eisenbahn und Wasserstraße nur soweit für den Seeverkehr in Betracht kommen, als sie in der Ein- und Ausfuhr eine Differenz aufweisen. Dies Verfahren wäre unter der Voraussetzung richtig, daß alle Güter,

[1]) Zeitschrift f. Binnenschiffahrt 1898, S. 161 ff.

welche binnenwärts eingehen, nur zur See ausgehen oder das gleiche Binnenbeförderungsmittel benutzen müßten. Tatsächlich ist aber bezüglich des Wasserwegs sehr oft oder gar meistens das Gegenteil richtig. So wird z. B. das Holz, welches per Eisenbahn nach Danzig kommt (1903 rund 85000 t) nur zum geringsten Teil auf dem gleichen Wege wieder ausgehen. Der hohe Ausgang bahnwärts (43000 t) entstammt zu einem hohen Prozentsatz der Anfuhr auf der Weichsel; würde man mit V. Kurs nur den Mehrempfang, d. h. die Differenz des Bahneingangs und -ausgangs (42000 t) in Anschlag bringen, so würde der Schienenweg schlecht wegkommen. Nehmen wir ein anderes Beispiel und berechnen nach der Methode des Herrn Kurs die Nettoeinfuhr Hamburgs an Roheisen:

Nettoeinfuhr an Roheisen 1903 (Hamburg).

Gefahren sind:	von Hamburg		nach Hamburg	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr	
auf der See . . .	61730		125343	63616 (Nettoeinfuhr)		
	. . . . .					
		%				%
„ „ Eisenbahn .	9266	9,3	5848		4417	5,5
„ „ Oberelbe . .	90278	90,7	13819		76459	94,5
	99544				80876 (Nettoausgang binnenwärts)	

Die Verzerrung der Tatsachen ist hier nicht ebenso sinnfällig, wie im ersten Beispiel, und doch ergibt sich auch ein Unterschied, demzufolge die Eisenbahn nach Kurs nur mit 5,5% des landseitigen Ausgangs figurieren würde, während sie in Wirklichkeit aber 9,3% bewältigt. Die Nettozahlen versagen vollständig, wenn es sich um den Ausgang seewärts für Roheisen handelt. Der Verfasser hat für solche Fälle sein Verfahren nicht verraten. Also die Nettozahlen geben kein genaueres Bild, sie sind weit ungenauer als die einfachen. In seinem Bestreben, die Leistungen der Binnenschiffahrt unmittelbar mit der Seeschiffahrt zu verknüpfen, verirrt er sich zu noch unhaltbareren Berechnungen. Er führt in die Aufstellung die Summe der verarbeiteten Materie ein, die nur auf bloßen Schätzungen beruhen kann, die Bestände, welche nur zu einem

Teile sichtbar sind, und den Platzverbrauch; zumal der letztere ist, wo überhaupt Zahlen mitgeteilt werden, in den Handelskammerberichten einfach nach obigen Faktoren als deren Differenz geschätzt worden. Herr Major a. D. V. Kurs gibt selbst zu: „Ob die Schätzungen und Berechnungen .... annähernd der Wirklichkeit entsprechen, steht bei der Unsicherheit der Unterlagen freilich dahin“ [1]). Ich bin auf diese Arbeit nur deshalb näher eingegangen, weil sie meines Wissens die einzige ist, welche sich systematisch mit meinem Thema beschäftigt hat. Nicht als ob die Bedeutung der Binnenschiffahrt von der deutschen Seeschiffahrt nicht erkannt wäre! Im Gegenteil, die Kaufmannschaft aller Hafenplätze von Memel bis Emden hat sehr gut ihr Interesse verstanden, die Berichte derselben wissen sich kaum genug zu tun auf die Verbesserung vorhandener Wasserstraßen oder die Schaffung neuer hinzuwirken oder auch solches im Wettbewerb der Nachbarhäfen gegebenenfalls unter wissenschaftlichem Deckmantel zu hintertreiben, wie Hamburg es bei dem ihm gefährlichen Projekt des Rhein-Elbekanals zu tun beliebt. Aber sonst ist noch nie versucht worden, die Bedeutung der Binnenwasserstraßen für den deutschen Seeverkehr quantitativ festzustellen. Lafitte berührt im IX. Kapitel seiner Enquete „La Rôle de la Batellerie dans le Développement du Commerce Maritime“ [2]) die Frage, nimmt jedoch den gesamten statistischen Unterbau kritiklos von V. Kurs herüber. Wiedenfeld rollt für die Nordseehäfen die ganze Frage auf, da er es unternimmt, die Beziehungen dieser Plätze zum Hinterland zu schildern. Ausführlich werden die Verbindungen mittels Eisenbahnen und Wasserstraßen erörtert, bezüglich ihrer tatsächlichen Leistungen aber, die doch im Vordergrund zu stehen hätten, beschränkt er sich auf die Skizzierung der Grundlinien, wie K. Thieß in einer Kritik zutreffend bemerkt hat [3]).

Laufen die obigen Betrachtungen darauf hinaus, daß es

---

[1]) V. Kurs a. a. O. S. 166.

[2]) Lafitte a. a. O. S. 199 ff.

[3]) K. Thieß, Kritik zu Wiedenfeld. Schmollers Jahrbuch, Jahrg. 27, S. 348.

sich um die Vergleichung des Eisenbahn- und Binnenwasserstraßenverkehrs unter dem höheren Gesichtspunkte des Seeverkehrs der verschiedenen Häfen handelt, so stoßen wir auf eine fundamentale Schwierigkeit. Denn wie steht es mit der Vergleichbarkeit der statistischen Aufzeichnungen auf diesen drei Verkehrswegen? Der Seeverkehr bereitet bei den deutschen Häfen der hinreichenden Spezialisierung keine Hindernisse; die holländischen Häfen sind schon sparsamer mit ihren Ausweisen und Antwerpen bietet gar nur die nackten Zahlen des Gesamtein- und Ausgangs zur See. Die einzelnen Güter werden sehr störend nur unter der Rubrik: par mer, canaux et rivières aufgeführt, was oft unmöglich macht, den reinen Seeverkehr herauszuschälen. Die Umwälzungen, welche Hamburg und Bremen Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts anläßlich des Zollanschlusses erlebten, ist nicht ohne erheblichen Einfluß auf die Gestaltung der seewärtigen Verkehrsstatistik geblieben. Schon aus diesem Grunde wäre es untunlich, die Entwicklung weiter zurückzuverfolgen. Die Güterstatistik der Binnenschiffahrt dagegen ist weitaus am schlechtesten ausgebaut. Die Klassifikation der Reichsstatistik betreffend Binnenschiffahrt enthält nur 61 Positionen, von denen allein 9 durch Holz- und Holzwaren[1]) eingenommen werden. Im übrigen sind da die heterogensten Dinge zusammengebracht, z. B. Nr. 13: Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, oder Nr. 50, wo unter „fette Öle und Fette“ Butter, Schmalz, Margarine, Paraffin, Rüböl, Leinöl etc., medizinische fette Öle u. s. f. fallen. Unter Nr. 57 werden Asphalt, Pech, Teer mit Gummi und anderen Harzen vereinigt. Namentlich sind die Anschreibungen des Stückgutverkehrs (Nr. 61) unsicher. Die einzelnen Positionen pflegen vom Schiffer ohne Sorgfalt, manchmal allein nach dem Gedächtnis aufgestellt zu werden[2]). Die Zahlen dürften fast überall zu niedrig sein, da die Schiffer, insbesondere, wenn sie über die amtlich vermessene Tragfähigkeit ihrer Kähne hinausgeladen haben, zu geringeren Angaben neigen.

---

[1]) Nr 29—35; 37 u. 38.

[2]) G. Seibt, Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Binnenwasserstraßen. Schmollers Jahrbuch, Jahrg. 26, S. 948.

Über den Binnenschiffahrtsverkehr von Stettin gibt die Reichsstatistik keine Auskunft. In den Ostseestädten begnügen sich die Handelskammern oder andere Interessenvertretungen der Kaufmannschaft in ihren Jahresberichten mit der Wiedergabe dieser Statistik. Für Stettin finden sich erst seit 1901 ganz summarische Ziffern [1]). Hamburg und Bremen führen eigene Register, welche denen des Seeverkehrs entsprechen. Sie weichen teilweise recht erheblich von der an gleichem Orte aufgemachten Reichsstatistik ab. Ich halte die von dem lokalen statistischen, resp. handelsstatistischen Bureau der beiden Hansestädte herausgegebenen Übersichten für die glaubhafteren. Der damit erlangte Vorteil einer guten Spezialisation muß aber aufgegeben werden, sobald es sich um Kombination mit der Reichsstatistik handelt, um die Herkunft oder Bestimmung des Wasserverkehrs zu ermitteln; die holländischen und belgischen Häfen versagen völlig. Die Zahl der eingegangenen Binnenschiffe und ihres Raumgehalts ist das einzige, was den Handelskammerberichten zu entnehmen ist. Der Wasserverkehr der Rheinmündungshäfen ist nur soweit erfaßbar, als er beim holländischen Grenzzollamt Lobith die deutsche Grenze überschreitet [2]). Der ganze Verkehr innerhalb der nationalen ausgedehnten Kanalnetze [3]), sowie mit den besonders für Antwerpen wichtigen französischen Wasserstraßen kann nicht ermittelt werden. Die holländischen Notierungen in Lobith decken sich nicht ganz genau mit denen in Emmerich. Der Unterschied der Gesamtziffern ist indessen meist unerheblich. Nachdem im Jahre 1900 holländischerseits zum ersten Male, wie bisher in Emmerich, auch der direkte Durchgangsverkehr vom deutschen Rhein und umgekehrt (der sogen. Rhein-See-

---

[1]) Jahresbericht der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin 1901, S. 87.

[2]) Die Aufzeichnungen zu Lobith fassen alle belgischen Häfen zusammen. Dagegen sondert Le tableau général du commerce avec les pays étrangers (ministre des finances et des travaux publiques du royaume) den Gesamtverkehr des Deutschen Reichs auf Flüssen und Kanälen aus betreffs Antwerpen. Vgl. Revue d'économie politique 1904. E. R. . . . S. 779 ff.

[3]) Für Rotterdam vgl. Ysselsteyn a. a. O. S. 103.

verkehr) angerechnet wurde[1]), ist diese Differenz weiter gesunken. Die Minderanschreibungen in

	1900 Tonnen	1895 Tonnen		1900 Tonnen	1895 Tonnen	
Lobith.	4146730	3001949	zu	8935482	4615693	zu
Emmerich	4153037	3070132	Tal	9038888	4887168	Berg
	6307	68183		103406	271475	

welche sich zum Teil aus noch bestehenden Unterschieden in den Grundsätzen bei der Anschreibung erklären[2]), können im allgemeinen kein Anlaß sein, an ihrer Stelle die Statistik Emmerichs zu benutzen, zumal da die letztere nichts über die Verteilung der Güter auf die holländischen und belgischen Häfen aussagt. Die Reichsstatistik gibt dann im weiteren Verlauf nur den Hafenverkehr der größten deutschen Rheinhäfen. Viel umfassender ist die Statistik der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, die über alle Hafenplätze Rechenschaft ablegt. Allein auch sie erfaßt einen gewaltigen Teil des Verkehrs nicht. Nach den Angaben der Kommission[3]) wurden außerhalb der eigentlichen Häfen an nur 8 deutschen privaten Ladestellen im Jahre 1903 schon 1714000 t umgeschlagen. Der Verkehr der anderen zahllosen Uferorte entzieht sich jeder Beobachtung[4]). Für die übrigen deutschen Ströme sind wir allein auf die amtliche Statistik der Binnenschiffahrt angewiesen. Es ist ja gerade ein unbestrittener Vorzug der Binnenwasserstraßen vor der Eisenbahn, daß sie im Gegensatz zu den Eisenbahnen, die besondere technische Vorkehrungen brauchen, im allgemeinen an jeder Stelle ihres Laufes mit den einfachsten Hilfsmitteln Güter annehmen und abgeben können. Der Natur des Wasserverkehrs nach gelangt nur ein Teil desselben in

---

[1]) Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt 1900, S. 58.

[2]) v. d. Borght, Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Seeschiffahrt, 1892, S. 4.

[3]) Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt 1903, S. 86.

[4]) Dufourny, Der Rhein in seiner technischen u. wirtschaftlichen, bes. auch verkehrstarifarischen Bedeutung; ergänzt und übersetzt von J. Landgraf 1898.

besonderen Häfen zum Umschlag, und eine Statistik, welche nur die bedeutendsten dieser Punkte umspannt, wird daher immer lückenhaft sein. Nicht nur die Anwohner machen von diesem Vorteil des Wasserwegs für den Absatz ihrer landwirtschaftlichen Rohstoffe wie Holz, Zuckerrüben und Getreide regen Gebrauch, sondern vielfach sind zu seiner Ausnützung an den Ufern die verschiedensten industriellen Betriebe angelegt worden, die den Wasserweg sowohl zum Bezug ihrer Rohstoffe als zum Versand ihrer Fabrikate mittels eigener Anlagen benutzen. Da die Anlage von Ladestellen der behördlichen Genehmigung unterliegt, so ist die staatliche Verwaltung über deren Zahl und Umfang vollständig unterrichtet, und es ist anzuerkennen, daß sie sie für einige Stromgebiete veröffentlicht hat[1]). Eine einfache Gegenüberstellung der vorhandenen Ladestellen und der statistisch erfaßten mag einen Begriff von der Lückenhaftigkeit der heutigen Binnenschiffahrtsstatistik geben. An Ladestellen verzeichnet die amtliche Schrift: Das Gebiet der Weser, 1901, R.-St. Bd. 39, IIb, für diesen Strom ca. 30 Plätze (oberhalb Bremens bis hann. Münden) mit 7 Eisenbahnanschlüssen[2]), von denen in der Statistik nur 3[3]) berücksichtigt werden. Für die Elbe beziffern sich die Ladeplätze oberhalb Hamburgs bis zur Reichsgrenze auf ca. 100 nach den veralteten Angaben 1888/89 betr. das Elbgebiet mit 11 Eisenbahnverbindungen, während die Statistik nur den Hafenverkehr von zuletzt 9 Plätzen[4]) ausweist, ganz zu schweigen von den Nebenflüssen der Elbe. Für die Oder[5]) können wir an eigentlichen Ladestellen ungefähr 60—70 feststellen

---

[1]) Die Stromgebiete des Deutschen Reichs: Es sind erschienen: Reichsstatistik Bd. 39:

Teil I : Gebiet der Ostsee 1891
„ IIa: „ „ Elbe 1900
„ IIb: „ „ Weser 1901
„ IIc: „ „ Ems 1902

[2]) Vgl. Metterhausen, Die Oberweserschiffahrt, 1892—1902.

[3]) Minden, Karlshafen, Münden.

[4]) Hitzacker, Dömitz, Wittenberge, Magdeburg, Schönebeck, Aken. Wallwitzhafen, Dresden, Schandau.

[5]) Oberhalb Stettin bis Ratibor.

dagegen nur 7 Erhebungsorte [1]). Bei den östlichen Wasserstraßen, der Weichsel, Pregel und Memel wird, abgesehen vom Mündungshafen, höchstens für einen Ort der Hafenverkehr festgestellt (Weichsel: Thorn; Memel: Tilsit). Hier tappen wir sogar hinsichtlich der Zahl der Ladestellen ganz im Dunkeln; die betr. Schrift über die deutschen Stromgebiete begnügt sich mit dem Hinweis, daß sehr viele Anlieger sich private Einrichtungen beschafft hätten. Mit der Unmöglichkeit, den gesamten Empfang und Versand eines Wasserwegs statistisch zu erfassen, wird man sich für immer abfinden müssen, und man wird es verhältnismäßig leichten Herzens tun, denn es gibt einen Ausweg, das ist die genaue Feststellung des Durchgangsverkehrs in größeren Abständen. Sie würde damit wenigstens den Warenverkehr für einen kleineren oder längeren Stromabschnitt aussondern. Aber heute ist die Ermittlung des Durchgangsverkehrs noch mangelhafter als die des Hafenverkehrs ausgebildet. Auf dem deutschen Rhein wird der Großschiffahrtsverkehr bis Mannheim überhaupt nicht wieder statistisch aufgenommen. Ähnlich steht es damit auf den übrigen Strömen. Auf der Elbe, Weichsel und Memel [2]) sind nur zwei Durchgangsstellen: an der Mündung und an der Reichsgrenze. Auf der Oder wird der gesamte Verkehr nur noch in Breslau und Ohlau (kanalisierte Oder) erfaßt, seitdem an der wichtigen Durchgangsstelle zu Küstrin seit 1903 die Notierung unterlassen wird. Etwas ausgiebiger ist die Ermittlung auf der Weser (3) und dem Dortmund-Emskanal mit 4 Durchgangsstellen, dann überhaupt auf allen künstlichen Wasserstraßen, wo die Erhebung von Abgaben das statistische Interesse der Verwaltung belebt. Ebenso darf man sich bezüglich der Genauigkeit aller dieser Erhebungen keiner Illusion hingeben. Ich habe schon darauf aufmerksam gemacht, daß die Schiffer fahrlässig und oft absichtlich niedrigere Angaben machen. Aber häufig entgehen einzelne Schiffe ganz der Feststellung der betreffenden Behörde. Die mit der Notierung beauftragten

[1]) Küstrin, Tschicherzig, Glogauer Vorstadt, Maltsch, Breslau, Kosel.

[2]) Die Notierungen zu Tilsit sind in den verschiedenen Jahren anders aufgemacht, so daß sie sich nicht zu Vergleichen eignen. Vgl. Statistik des Deutschen Reichs Bd. 39, I, S. 8.

Beamten sind teilweise mit anderen Arbeiten derart überlastet, daß nach dem Eingeständnis der Verwaltung selbst mancher Kahn am hellen Tage unbemerkt passiert. Die nächtlicherweile durchgehenden Schiffe werden gar nicht notiert. Um nichts genauer sind die Angaben über den Verkehr an den einzelnen Schleusen der Kanäle; sie richten sich hauptsächlich nach der Erhebung der Abgaben, und findet diese, wie gewöhnlich, an einer Stelle für die ganze Kanalstrecke statt oder ist die Möglichkeit gegeben, die Schleusengelder an einem Punkte zu erlegen, so wird dadurch natürlich die Notierung an den übrigen Schleusen beeinflußt; z. B. ist es in hohem Maße bei der wichtigen Schleuse zu Eberswalde (Finowkanal) gemäß der eigenen Erklärung des dortigen Hauptsteueramts der Fall[1]). An Punkten, wo sich ein Verkehrsstrom gabelt, so für die von Hamburg kommenden Güter bei Havelberg nach Berlin und Magdeburg, oder ein senkrechter Abstecher Waren den Hauptstrom auf- und abwärts schicken kann[2]), oder wo sich endlich zwei große Verkehrsrichtungen kreuzen, z. B. Breslau-Stettin, und Warthe-Finowkanal (Berlin), ist es bei Gütern, welche nach verschiedenen Richtungen gefahren werden, der gewagtesten Kombination unmöglich, den Anteil des Hafenplatzes auch nur annähernd zahlenmäßig zu bestimmen. Der heutige trostlose Zustand der Binnenschiffahrtsstatistik ist umso bedauernswerter, als er erst vom Jahre 1882 datiert. Beim Entwurfe der bis dahin geltenden Bestimmungen vom 7. Dezember 1871 bestand die Absicht, die Mittel zur Herstellung einer Statistik des gesamten im Innern des Reiches zu Wasser und auf den Eisenbahnen stattfindenden Güterverkehrs zu gewinnen. Im Jahre 1881 wähnte man eine entsprechende Eisenbahnstatistik in weitem Felde[3]). Flugs wurde die Zahl der Notierungsstellen beschränkt, die geplante Angabe des Herkunfts- und Bestimmungsortes fallen gelassen und die Nummern des Warenverzeichnisses von 141 auf 62 herabgesetzt. Im gleichen

[1]) Statistik des Deutschen Reichs Bd. 39, II, S. 98.

[2]) Z. B. der Elbe-Travekanal bei der Elbe, der Rhein-Spoykanal beim Rhein, der Finowkanal bei der Oder, der Bromberger Kanal bei der Weichsel.

[3]) Statistik des Deutschen Reichs Bd. 63, Vorwort.

Jahre trat, o Tücke des Schicksals, die Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen ins Leben, welche über die Herkunft und Bestimmung der Waren innerhalb des Reiches schon allein nach 36 Bezirken Auskunft gibt. Die Spezialisierung der Güter ist ausgedehnt auf 101 Nummern (mit Unterteilungen). Sie kann keineswegs als Vorbild aufgestellt werden, aber der unleugbare Fortschritt gegenüber der Binnenschiffahrtsstatistik wird hinfällig, sobald ein Vergleich mit letzterer in Frage kommt. Dann muß das umfangreichere Warenverzeichnis mühselig auf den Stand der unvollkommeneren Statistik zurückgeschraubt werden. Bei einigen Artikeln bleibt die Gegenüberstellung trotzdem mangelhaft, z. B. umfaßt in der Eisenbahnstatistik Eisenerz nicht auch sogen. Eisensauen und zur Verhüttung bestimmte Schlacken. Diese Gegenstände sind vielmehr unter „andere rohe Erze“ mitenthalten. In der Schiffahrtsstatistik ist es umgekehrt [1]). Am empfindlichsten stört aber der Mangel dieser Eisenbahnstatistik hinsichtlich ihrer territorialen Ausgliederung. Kein Hafen ist als besonderer Verkehrsbezirk ausgeschieden. Da wird es notwendig, wieder die Handelskammerberichte u. s. f. hervorzunehmen, um ihnen die Übersichten über den Eisenbahngüterverkehr der einzelnen Plätze zu entnehmen. Leider sind diese nach sehr verschiedenen Grundsätzen aufgebaut. Hier ist nur der Wagenladungsverkehr berücksichtigt, dort umschließen sie auch den Stückgutverkehr; bald sind sämtliche Bahnhöfe des Hafenbezirks vereinigt, bald fehlt dieser oder jener Güterbahnhof ganz oder eine Eisenbahnlinie kann überhaupt keine Ausweise bringen. Der Wirrwar erreicht den Gipfel, wenn diese Momente bei einem Hafen zeitlich nacheinander eintreten. Dann sind zum mindesten umständliche Rechnungen nötig, um die Vergleichbarkeit einer Reihe von Jahren annähernd aufrecht zu erhalten. Antwerpen gibt nichts als die Ziffern des bahnwärtigen Gesamtein- und -ausgangs, und auch diese sind in ihrer Vollständigkeit zweifelhaft. Das Nähere muß der Untersuchung der einzelnen Hafenorte vorbehalten bleiben. Für alle

[1]) Jahresbericht der Handelskammer zu Ruhrort 1899, S. 72. Auch ist die Einreihung von Schwefelkies unter die Erze verschieden.

gilt, mit Ausnahme von Danzig und Lübeck, daß sie fast nichts oder überhaupt nichts über den Verbleib oder die Herkunft der Güter mitteilen. Hierfür ist man demnach auf eine Kombination mit der allgemeinen Eisenbahnstatistik angewiesen, die in manchen Fällen kein befriedigendes Resultat bieten wird. Wollen wir weiter nachforschen, woher die Güter stammen, welche die Binnenschiffahrt dem Seeverkehr zur Verfügung stellt oder wie er die ihm entnommenen Waren verteilt, so werden wir sehr selten zu einem Ergebnis gelangen; denn von allen großen Binnenumschlagsplätzen sind nur Breslau, Berlin, Ruhrort-Duisburg-Hochfeld und Mannheim-Ludwigshafen als Verkehrsbezirke abgesondert. (Hauptsächlich habe ich mich über die Unzulänglichkeit des statistischen Materials verbreitet, um verständlich zu sein, wenn ich an manchen Punkten kein glattes Fazit ziehen kann und in den Schlußfolgerungen große Vorsicht walten lassen muß.) Eine tröstliche Aussicht auf eine glücklichere Zukunft der deutschen Güterbewegungsstatistik kann ich wenigstens geben. Es verlautet nämlich, daß das kaiserlich statistische Amt einen Entwurf für Vorschriften aufgestellt hat, die den Zweck haben, den Güterverkehr auf den deutschen Wasserstraßen dergestalt zu erfassen, daß aus der Binnenschiffahrtsstatistik in Gemeinschaft mit der Eisenbahngüterstatistik eine Übersicht über die Güterbewegung innerhalb des Deutschen Reiches entnommen werden kann[1]). Damit steht zu hoffen, daß die allgemein als unumgänglich empfundene Revision dieser Statistik nicht mehr lange auf sich warten läßt, und daß bei dieser Neuregelung den höheren Gesichtspunkten, welche man 1882 preisgab, gebührend Rechnung getragen wird. In jüngster Zeit hat sich auch der Deutsch-Österreich-Ungarische Verband für Binnenschiffahrt eingehend mit dieser Frage beschäftigt und der Regierung entsprechende Vorschläge gemacht. Es ist jedoch zu bedauern, daß gerade der wichtigste Teil der statistischen Erhebung, nämlich die Frage der Warenstatistik, hierbei nur ganz flüchtig gestreift worden ist[2]).

[1]) Bericht der Handelskammer zu Bremen 1904, S. 88.

[2]) Deutsch-Österreich-Ungarischer Verband f. Binnensch. Nr. XXXII,

Die deutschen Ostseehäfen, sowie Hamburg

1. Die Verkehrsmittel

a) Die Binnenwasserstraßen

Die wichtige Erscheinung, daß Hamburg in vielfacher Hinsicht gerade in seinen Beziehungen zum Hinterland mit den Interessen der Ostseehäfen in untrennbarer Weise verflochten ist, so daß ihr Schicksal ohne Rücksichtnahme auf die gleichzeitige Entwicklung des Elbhafens zu verkehrten Schlüssen Anlaß geben müßte, hat mich bewogen, Hamburg in diesem Zusammenhang zu betrachten. Wenn ich dann Hamburg den übrigen Nordseehäfen gegenüberzustellen habe, kann ich auf die in diesem Abschnitt gemachten Ausführungen verweisen. Von den bedeutenden Häfen unserer Gruppe muß keiner völlig auf eine rückwärtige Verbindung mittels Wasserstraßen verzichten. Hamburg, Stettin, Danzig, Königsberg und Memel liegen im Mündungsgebiet größerer Ströme, deren wirtschaftlicher Wert allerdings außerordentlich verschieden ist. In hohem Grade ist er von ihrer eigenen Leistungsfähigkeit abhängig; doch nicht allein, denn die Bedeutung zweier technisch gleich hochstehenden Wasserstraßen für einen Hafen wird verschieden sein, je nach der Art und Menge der Güter, die für sein Hinterland in Frage kommen und je nach der Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes und den für seine Verwaltung maßgebenden Grundsätzen, also nach dem anderen Faktor, der für die Verbindungen mit dem Hinterland hoch bedeutsam ist. Bekanntlich ist die verkehrswirtschaftliche Bedeutung eines Verkehrsmittels bedingt durch den Preis, die Schnelligkeit, Sicherheit und Regelmäßigkeit des Transports, wobei im Massenverkehr die Höhe der Fracht im allgemeinen den Ausschlag gibt. Indessen aus nicht näher darzulegenden Gründen liegen für den Wasserverkehr keine wissenschaftlich haltbaren

---

neue Folge S. 7, betreffend Führung einer einheitlichen Binnenschiffahrtsstatistik in den ... zum Verband gehörigen Staaten, Prof. A. Ölwein, 1906.

umfassenden Feststellungen über die Frachtpreise vor[1]). Wir müssen daher annehmen, daß bei der tatsächlichen Herrschaft der freien Konkurrenz im Gebiete der Elbe und östlichen Wasserstraßen deren wirtschaftliche Leistungsfähigkeit im ganzen durch die Höhe ihrer technischen Beschaffenheit bestimmt wird. Betrachten wir also kurz die Wasserstraßen, die den einzelnen Häfen zur Verfügung stehen.

Die Elbe und anschließend die Moldau führt den Einfluß Hamburgs bis nach Böhmen hinein unter Berührung von Städten wie Magdeburg (300 km), Dresden (570 km) und Prag (790 km). Bis nach Aussig (660 km) ist die Elbe für 800 t-Schiffe befahrbar. Berlin (370 km) ist mittels Havel und Spree für Schiffe von 600 t erreichbar. Von hier läuft der Oder-Spreekanal (400 t) nach Fürstenberg und schließt somit die obere Oder (Kosel: 950 km) und Breslau (790 km) an die Elbmündung an[2]). Der Finowkanal mit 170 t Maximaltragfähigkeit sorgt für Verbindung mit der unteren Oder und der Warthe (Posen 750 km), ja schafft durch die Netze und den Bromberger Kanal eine durchgehende Binnenwasserstraße zum

---

[1]) Die umfassendsten Frachtnotierungen sind für den Rhein bekannt durch die Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, ferner wöchentlich in einigen Tageszeitungen (Kölnische Zeitung, Frankf. Zeitung, Rhein- und Ruhrzeitung), sowie in den Fachblättern „Das Rheinschiff" (Mannheim) und der „Niederrhein" (Ruhrort). Auch die jährlichen Frachtzusammenstellungen der Mannheimer Handelskammer gehören hierher. Aber alle diese Angaben beziehen sich nur auf die Tagesfrachten für Massengüter wie Erze, Getreide, Kohlen. Aber die weitaus meisten dieser Transporte geschehen nach Jahresfrachten, die in den Kontoren der Spediteur- und Reedereifirmen abgeschlossen und ängstlich als geschäftliches Geheimnis gehütet werden. Die Stückgutfrachten entziehen sich überhaupt jeder Bekanntgabe; die Ziffern in den Berichten der Zentralkommission sind nichts als bloße Schätzungen. Dieselben heben an mehreren Stellen selbst die Unzuverlässigkeit der von Interessenten gemachten Mitteilungen hervor. Vgl. Fr. Schulte, Die Rheinschiffahrt u. die Eisenbahnen. Schriften des Vereins für Sozialpolitik Bd. CII, 3, S. 525.

[2]) H. R. Meyer sagt mit wenig bedeutender Sachkenntnis über diese Verbindungen a. a. O. S. 50: In the important traffic between Hamburg-Berlin and Breslau, using the small canals and rivers connecting the Elbe and Oder, the transportation charges are fixed by 200 t-vessels.

Weichselgebiet. Auf der linken Elbseite ziehen Saale und Unstrut, gemäß ihren geringen Abmessungen nur mit geringem Erfolg, Thüringen in den Verkehrsbereich Hamburgs. Der Elbe werden im Durchschnitt 301 Schiffahrtstage zugeschrieben[1]), in $^3/_4$ dieser Periode kann mindestens die Hälfte der vollen Tragfähigkeit beansprucht werden. Hochwasser führt fast nie empfindliche längere Störungen herbei, wohl aber niedriger Wasserstand, der in die Monate August bis Oktober fällt. Die letzten Jahre haben gezeigt, wie bedeutsam in ausnahmsweise trockenen Jahren solche jährliche Ereignisse zu monatelangen, wahren Kalamitäten auswachsen können. Für Kiel darf man den Nord-Ostseekanal nicht als Binnenwasserstraße in Anspruch nehmen, da er wegen der Schiffahrtsverhältnisse auf der Unterelbe ausschließlich seefähigen Fahrzeugen zugänglich ist. Lübeck hat sich im Jahre 1900 an Stelle des mittelalterlichen Stecknitzkanals einen modernen Elbe-Travekanal (67 km) gebaut, der vollständig der Leistungsfähigkeit des Elbstroms entspricht. Da er selbst zu jeder Jahreszeit genügend Wasser hält, ist Lübeck für die weitere Verbindung mit der Oberelbe ganz von den obigen Wasserständen der Elbe abhängig, also in dieser Hinsicht mit Hamburg gleichgestellt. Die mecklenburgischen Häfen entbehren einer leistungsfähigen Schiffahrtsverbindung mit dem Hinterland. Für Rostock ist vielleicht noch die obere Warnow zu erwähnen, welche durch die mecklenburgische Seenkette und Elde von der Elbe bei Dömitz erreicht werden kann; allein hier fehlt die Anpassung an die Größenverhältnisse des Elbstromnetzes. Mit der mittleren Elbe (Magdeburg 390 km) steht Stettin durch die untere Oder, die Hohensaathener Wasserstraße (den Finowkanal), die Havel und den Plauenschen und Ihlekanal in Verbindung, zumal Berlin (260 km) mittels des Finowkanals an sich fesselnd. Der letztere vermag nur Schiffe bis zu 170 t[2]) aufzunehmen. Diese Be-

---

[1]) Die Elbe ist in den meisten Jahren schon Ende Februar eisfrei, manchmal bleibt die Schiffahrt bis zum Jahresschluß geöffnet (Magdeburg). Noch geringer ist die Behinderung durch Frost im Verkehr mit Berlin.

[2]) Vgl. meine Studie über den Elbe-Travekanal a. a. O. S. 244 u. 245. Bei Wiedenfeld a. a. O. S. 312 und anderen Autoren wird die höchste

schränkung ist umso ärgerlicher, als sie Stettin hindert, die größere Tragfähigkeit der zur Mittelelbe führenden märkischen Wasserstraßen (400 t) für sich zu verwerten. (Obendrein ist der Finowkanal durchschnittlich im Jahre 2 Monate lang zwecks Ausbesserungen gesperrt, so daß die Schiffahrt meistens erst am 1. März eröffnet wird.) Dagegen erfreut sich der Kanal einer guten Wasserhaltung, und weil Stettin zum Anschluß nur die untere Oder zu benutzen braucht, ist es für die westlichen Verbindungen von den wechselnden Wasserständen des Oderstroms unabhängig. Die Oder stromauf bis Breslau (495 km) trägt als Maximum 450 t-Schiffe; in der darauf folgenden Endstrecke, der kanalisierten Oder[1]), bis Kosel (656 km) 400 t. Die Schiffahrtsperiode können wir mit Sympher zu 284 Tagen annehmen, von denen nur 1/4 Teil die volle Ausnutzung gestattet. Nach der Eröffnung der Schiffahrt im Anfang des März tritt gewöhnlich im April Hochwasser auf dem Oberlauf ein, das die Befahrung zeitweise hindern kann. Im Juli und September erreicht das Wasser bei Breslau den tiefsten Stand, der sich bisweilen bis in den November hinzieht, und damit die Schiffahrt nicht selten wochenlang zum Stillstand zwingt. Ende dieses Monats ist bereits wieder mit Behinderung durch Eis zu rechnen. Nach der Neumark und Posen (-Stadt 376 km) führen die Warthe und Netze als rechte Zuflüsse der Oder, doch bleibt infolge der geringen Tragfähigkeit (normal 158 t)[2]) und des rasch wechselnden Wasserstandes[3]) ihr Nutzen in engen Grenzen. Die größte Tragfähigkeit der Weichsel, mit deren Mündung Danzig verbunden ist, beträgt 350 t[4]). Die Zulässig-

---

Tragfähigkeit auf 150 t angegeben. Neuere Schiffstypen fassen aber schon 170 t.

[1]) Von Kosel abwärts bis zur Mündung der Glatzer Neiße.

[2]) G. Seibt, Die Wartheschiffahrt. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Schiffahrt der deutschen Ströme Bd. 1, S. 258. Bei gutem Wasserstand gelangen vereinzelt selbst größte Oderkähne bis Posen. Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1899, S. 281.

[3]) Unterhalb Posen 296 Schiffahrtstage, davon 1/3 je halbe und volle Ladung (1895—1900).

[4]) G. Seibt, Die verkehrswirtschaftl. Bedeutung der Binnenwasserstraßen a. a. O. S. 945 u. 952.

keit von 400 t bleibt auf dem Papier (Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1902 S. 339). Die meisten Kähne fassen 150—200 t, schon um nicht vom Durchgangsverkehr über Bromberg nach dem Westen ausgeschlossen zu sein. Die Ausnutzung steigt in manchen Jahren kaum über die Hälfte [1]), gewöhnlich aber ist sie in der (nach Sympher) 261 Tage betragenden Schiffahrtsperiode während ¼ dieses Zeitraums voll. Die Schiffahrt dauert von der zweiten Hälfte des März bis gegen Mitte November, gleichviel ob mildes oder hartes Wetter herrscht, aus Furcht vor dem plötzlich eintretenden Grundeistreiben [2]). Andererseits erleidet die Flößerei im Hochsommer oft Unterbrechungen durch hohe Wasserstände, z. B. im Jahre 1903. Über Thorn hinaus (227 km ab Neufahrwasser) auf der russischen Weichsel sind die Verhältnisse derart, daß deutsche Schiffe gewöhnlich nach dem Frühjahrhochwasser nicht höher als Warschau (330 km) hinaufgehen. Flußabwärts kommen weiter aus dem Innern Rußlands auf der Weichsel und dem Bug bei günstigem Frühjahrswasser größere floßähnliche Fahrzeuge, die bis zu 250 t fassen. Wenn das Hochwasser schnell verläuft, müssen sie nicht selten zur Weiterfahrt das andere Jahr abwarten [3]). Nach der Provinz Posen hin steht die Unterbrahe, der Bromberger Kanal sowie die obere Netze zur Verfügung. Die Elbinger Weichsel und der Weichsel-Haffkanal vermitteln den Verkehr mit den Orten des Frischen Haffs, insbesondere mit Elbing und Königsberg. Die Elbinger Weichsel, für welche V. Kurs in Verwechslung mit dem Weichsel-Haffkanal 400 t Tragfähigkeit angibt [4]), versandet seit dem Durchbruch bei Neufähr immer mehr. Sie dient nur noch bei Hochwasser zur Verbindung von Weichsel und Haff, besonders wenn deswegen im Kanal zu Rothebude nicht geschleust werden

---

[1]) Danzig 1900, S. 102.

[2]) Danzig 1903, S. 19. Königsberg 1903, S. 153: Eine besonders frühzeitige Eröffnung der Binnenschiffahrt bringt dieser nicht die Vorteile, die man davon erwarten sollte. Unser Hinterland rechnet mit einem langen Winter und versorgt sich dementsprechend bis zum April.

[3]) Statistik des Deutschen Reichs Bd. 39, I, S. 70.

[4]) Viktor Kurs, Art. Binnenschiffahrt im Handbuch der Wirtschaftskunde Deutschlands 1904, Bd. IV, S. 328.

kann[1]). Störungen durch Niedrigwasser sind hier unbekannt. Eben derselbe Weg dient dem Pregelhafen Königsberg als Wasserverbindung mit dem Weichselgebiet. Die nächste Verbindung mit der oberen Weichsel durch die Nogat hat das gleiche Schicksal betroffen wie die Elbinger Weichsel. Ebenfalls versandet ist allmählich der obere Pregel von Wehlau (73 km) aufwärts. Nur bei hohen Wasserständen können mit Sicherheit Fahrzeuge von 100 t Insterburg (130 km) erreichen[2]). Königsbergs Hauptwasserweg ist die Memel, welche von der Deime, einem Mündungsarm des Pregels, durch den Großen Friedrichsgraben, Seckenburger Kanal und Gilge unterhalb von Tilsit (150 km) erreicht wird. Die Memel ist für den Seehafen gleichen Namens die naturgegebene Wasserstraße nach seinem Hinterland. Bei Schmalleningken tritt der Niemen auf deutschen Boden über und teilt sich unterhalb Tilsit in Ruß und Gilge, welche sich beide in das Kurische Haff ergießen. Da dessen seeartiger Charakter und die ungleiche Tiefe die Befahrung mit Flößen und Binnenschiffen ausschließt, ist Memel auf den ersteren Mündungsarm angewiesen, um mittels Athmath, Minge und des König-Wilhelmkanals den Anschluß an den Memelfluß herzustellen. Jenseits der Grenze (165 km) ist der Strom so verwahrlost[3]), daß die politische Grenze auch eine solche für Flußschiffe bedeutet, welche die Memel bis nach Tilsit (110 km) im Lokalverkehr befahren. Nur ausnahmsweise dringen kleine Schiffe über Kowno (260 km) hinaus bis nach Grodno (550 km) vor, den Endpunkt der Schiffahrt. Selbst die Flößerei leidet oft unter schlechten Wasserständen in Rußland[4]), deren Nachwirkungen auch eine wirksame Regulierung der deutschen Memel vereiteln. Da der Strom selten vor Ende März, meistens erst Anfang April eisfrei wird und schon in der zweiten Hälfte des November wieder einfriert, so ist eine günstige Schiffahrtsperiode, d. i. hier ein trockener Sommer,

---

[1]) Statistik des Deutschen Reichs Bd. 39, I, S. 70.

[2]) Königsberg 1901, S. 34. Simon, Der Königsberger Seekanal u. die ostpreußischen Binnenwasserstraßen. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1902, S. 62.

[3]) Königsberg 1901, S. 35. Lafitte a. a. O. S. 174.

[4]) Königsberg 1900, S. 83.

doppelt belangreich. Oft aber erschweren die reichlichen Niederschläge die Flößung. Die Flöße können der starken Strömung nicht ausgesetzt werden oder die Schleuse zu Lankuppen (König-Wilhelmkanal) muß wochenlang gesperrt werden [1]). Dann führt außerdem die Minge, die stromauf zur Weiterbewegung der Holztriften benutzt werden muß, so viel reißendes Wasser, daß oft selbst mit den stärksten Schleppern, die unter hohen Kosten von Tilsit und Königsberg requiriert werden müssen, schlechterdings an ein Fortkommen der Flöße nicht zu denken ist. Wohl muß auch Königsberg eine Wasserstraße, die Deime, auf der Fahrt von Rußland bergwärts benutzen, aber solche lästigen Strömungen wie auf der Minge sind hier nicht zu verzeichnen. Endlich ist Memel für besondere Fahrzeuge direkt durch das Kurische Haff und die Deime mit dem Pregelhafen verbunden.

Dem geschilderten Zustande der Fahrstraße, deren Leistungsfähigkeit gemäß der klimatischen Beschaffenheit im allgemeinen rasch von Westen nach Osten abnimmt, entspricht im ganzen der Zustand der vom Massenverkehr geforderten Lade- und Umschlagsplätze. Die ost- und westpreußischen Wasserstraßen entbehren vollständig derartiger moderner Anlagen. Besonders gefahrvoll ist die Schiffahrt auf der russischen Weichsel, denn dort gibt es nirgends Winterhäfen, und die so bedeutende Handelsstadt Warschau bedient den großen Schiffsverkehr mit den gleichen Einrichtungen wie seit Dutzenden von Jahren [2]). Umschlagsstellen zwischen Flußschiff und Eisenbahn sind an keiner Stelle vorhanden und ohne die Mitwirkung des Schienenwegs reicht naturgemäß der Einfluß des Wasserwegs nicht über seine Uferflächen hinaus. Für die Oder und Elbe habe ich die aus dem Band 39 der Reichsstatistik zusammengestellten Zahlen der Ladestellen bereits mitgeteilt. Mit modernen technischen Vorrichtungen, mit tragkräftigen Kranen, Kohlenkippern und praktischem Eisenbahnanschluß sind an der Oder nur der Hafen von Kosel, über dessen räumliche Enge neuerdings geklagt wird, und der Ende 1901 eröffnete Hafen zu Breslau

---

[1]) Memel 1895, S. 32; 1900, S. 33; 1903, S. 31.

[2]) Danzig 1902, S. 86.

resp. Pöppelwitz[1]) ausgestattet. Außerdem sind die Häfen von Küstrin, Glogau, sowie an der Netze und Warthe Posen, Orzechovo und Montwy mit primitiven Anschlüssen versehen. Am Finowkanal finden sich keine eigentlichen Hafenanlagen, eine minderwertige Eisenbahnverbindung nur in Niederfinow. Die Einrichtungen Berlins für die Binnenschiffahrt sind anerkanntermaßen ganz unzureichend. Die wenigen eigentlichen Hafenbecken sind fast nirgends mit leistungsfähigen Ladevorrichtungen versehen, der Umschlag auf die Bahn ist auf zwei Stellen angewiesen; ebenso mangelhaft sind die Mengen an Lager- und Speicherräumen. Hauptsächlich wegen Differenzen der Stadtverwaltung mit der Staatsregierung sind die seit langem ausgearbeiteten Pläne, durch umfangreiche Neuschöpfung diesen Übelständen abzuhelfen, bis heute noch nicht verwirklicht worden. An der unteren Havel sind[2]) fünf Plätze mit Eisenbahnanschluß versehen. Die größere Leistungsfähigkeit der Elbe kommt in der Ausgestaltung der Binnenhäfen deutlich zum Ausdruck; am Strome selbst zählen wir auf deutschem Boden allein zwölf Umschlagsstellen, und in Böhmen dazu fünf. Die Häfen von Magdeburg-Schönebeck, Riesa, Dresden, Laube-Tetschen, Aussig sind bekannt genug.

b) Die Eisenbahnverbindungen

α) Die hauptsächlichen Linien der einzelnen Hafenplätze

Nachdem die Einrichtungen, welche im Seehafen den Umschlag zwischen Seeschiff, Eisenbahnwagen und Flußschiff besorgen, bei Erörterung der Hafeneinrichtungen erledigt sind, bleibt noch übrig, die Häfen auf ihre rückwärtigen Eisenbahnverbindungen[3]) zu untersuchen. Beginnen wir mit Hamburg. Über Harburg führen die linkselbischen Ost- und Südverbin-

---

[1]) Breslau 1899, S. 13; 1900, S. 13.

[2]) Spandau, Potsdam, Werder, Brandenburg, Havelberg.

[3]) Zimmermann, Der Landverkehr, im Handbuch der Wirtschaftskunde Deutschlands. Bd. IV: Die Hauptlinien des Güterverkehrs, S. 242 bis 244.

dungen dieses Hafens. Es sind jene des großen Personen- und Güterverkehrs östlich auf Bremen, von dort über Osnabrück und Münster in das rheinisch-westfälische Industriegebiet und jene südlich auf Hannover und von dort einmal südwestlich über Minden in das gleiche Gebiet, bezw. zum Rhein; dann aber auch südlich auf Frankfurt a. M. mit seinen weiteren Verzweigungen nach Süddeutschland und direkt über Ülzen nach Magdeburg, Halle, Leipzig und von diesen Punkten weiter nach Thüringen, in das sächsische Industriezentrum und über Dresden nach Böhmen. Auf dem rechten Elbufer ist als wesentlichste die Verbindung nach Berlin hervorzuheben, die dann die weiteren Linien nach dem Osten nördlich und südlich gibt. Bei Wittenberge zweigt eine Route nach Magdeburg ab, die sich auf Halle und Leipzig fortsetzt und so eine doppelte Verbindung mit diesem wichtigen Gebiet schafft. Östlich gehen in gleicher Weise mehrfache Nebenbahnen nach Mecklenburg u. s. w. ab. Nordöstlich haben wir in direkter Hauptlinie die Verbindung mit Lübeck und von da weiter nach Osten zu; nördlich noch die auf Kiel, Schleswig, Vamdrup. Kiel hat nach Süden die Bahn nach Neumünster mit Zweigen nach Hamburg, Lübeck und direkt über Oldesloe nach Hagenow an der Hamburg-Berliner Strecke, außerdem eine gerade Verbindung mit Lübeck über Eutin. Lübeck hat außer diesen Verbindungen mit Kiel, westlich die nach Hamburg, südwestlich durch die Linien auf Büchen-Lüneburg den Anschluß an die Südverbindungen Hamburgs auf Hannover etc., durch die Linie auf Hagenow unmittelbaren Anschluß an die Route Hamburg-Berlin. Lübeck hat endlich östlich direkte Bahnen nach Mecklenburg und darüber hinaus nach Stettin. Wismar steht nach Osten zu mit Rostock in Verbindung. Nach Süden läuft ein Schienenstrang auf Kleinen (Lübeck-Stettin), der dann die Strecke Hamburg-Berlin bei Ludwigslust trifft, und so die Verbindung mit Berlin und ebenmäßig über Stendal mit Magdeburg abgibt; eine fernere Bahn führt nach Südosten über Blankenburg (Lübeck-Stettin) auf Waren an der Linie Rostock-Berlin. Rostock hat westlich die Verbindung mit Lübeck über Bützow, südlich die schon genannte über Waren und Neustrelitz auf Berlin, südöstlich die über Neubrandenburg nach

Stettin und endlich östlich die über Ribnitz nach Stralsund. Der Hafenplatz Saßnitz auf Rügen ist auf die Bahn nach Stralsund angewiesen, wo die Linien nach Berlin über Neustrelitz und über Angermünde zum Odergebiet abzweigen. Stettin hat nach Norden die Eisenbahn nach Stralsund, nach Nordwesten und Westen auf Lübeck und Hamburg. Nach Süden läuft eine Bahn nach Berlin, von wo das Elbgebiet in Magdeburg, Halle und Riesa erreicht wird. Das Odertal wird durchlaufen von der Bahn nach Breslau über Küstrin und Glogau mit dem weiteren Verlauf nach Oppeln-Oderberg (Mähren) und Kattowitz-Krakau (Galizien). Ebenfalls südöstlich läuft der Schienenweg Stargard-Kreuz-Posen, endlich ostwärts über Stargard auf Danzig u. s. w. Danzig-Neufahrwasser hat nach Westen eben die letzterwähnte Verbindung über Stolp und Stargard auf Stettin, ferner südlicher die über Dirschau und Schneidemühl nach Berlin führende, sowie von Schneidemühl in der Südrichtung die auf Posen und Breslau; eine zweite Verbindung mit Breslau zieht sich über Bromberg und Gnesen. Außerdem laufen über Dirschau die direkten Schienenstränge nach Rußland und Polen, einmal über Thorn, Alexandrowo, Skierniewize nach Polen und weiter nach Galizien, die andere über Illowo-Mlawa nach Warschau und weiter nach dem Innern Rußlands. Östlich ist die Bahn über Elbing nach Königsberg zu nennen, mit mannigfachen Abzweigungen nach Süden hin. Königsbergs Hauptlinie nach Westen und Südwesten ist dieselbe. Südlich hat es unmittelbaren Anschluß an die Strecke Thorn-Allenstein-Insterburg durch die Linie auf Korschen, die sich dann auf Prostken an der russischen Grenze fortsetzt (Warschau und Wilna). Direkt östlich läuft die Linie Insterburg-Eydtkuhnen (Wilna und Petersburg), endlich nordöstlich die Bahn nach Tilsit. Memel hat nördlich nur eine Nebenbahn bis zur Grenzstation Bajohren und ist im übrigen auf die Verbindung nach Tilsit angewiesen, die alsdann sich in die Linien nach Insterburg (Thorn), Königsberg und über Stallupönen nach Eydtkuhnen teilt.

β) Grundsätze der Eisenbahntarifpolitik gegenüber See- und Binnenschiffahrt

Diese Skizze hat gezeigt, daß alle Häfen mit Ausnahme von Memel ihren Einfluß gleichmäßig nach allen Seiten ihres geographischen Hinterlandes ausdehnen können. Aber bedeutsamer als diese Betriebsgestaltung, wie Wiedenfeld [1]) es bezeichnet, ist die Tarifpolitik der Eisenbahnen, entscheidet doch meistens im Massenverkehr der Preis des Transports über die Wahl des Beförderungsweges, zumal da die Zeitdifferenzen auf den verschiedenen Eisenbahnlinien meist gering sind. Hier kann es sich nicht darum handeln, die Tarifpolitik im einzelnen darzulegen — das geschieht besser bei der Betrachtung des tatsächlichen Verkehrs —, sondern nur darum, die Grundzüge der Politik, welche die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen gegenüber Seeschiffahrt und Binnenwasserstraßen, die jener dienen, anwenden. Die ost- und westpreußischen Häfen verfügen nur über einen schmalen Streifen heimischen Hinterlandes. Sie müssen ihr eigentliches, weiteres Hinterland gemäß ihrer geographischen Lage im russischen Staatsgebiet suchen. Daher ist die Erhaltung des Durchgangsverkehrs mit ausländischen Bodenerzeugnissen von ganz besonderer Wichtigkeit [2]). Dieser hängt natürlich in erster Linie von der Gestaltung der handelspolitischen Verhältnisse mit dem agrarischen Nachbarreiche ab [3]). Sie haben uns hier im allgemeinen nicht zu beschäftigen, wenn auch bei der tatsächlichen Gestaltung des Verkehrs ihr Einfluß im einzelnen wohl dargelegt werden muß. Dagegen muß die Entwicklung des Eisenbahntarifwesens im russischen Reich uns einige Augenblicke in Anspruch nehmen. In Rußland fand man es seit dem Anschluß der Häfen Danzig, Königsberg und Memel an das russische Staatsbahnnetz vorerst dem eigenen Interesse entsprechend, die

---

[1]) Wiedenfeld a. a. O. S. 316.

[2]) F. Simon a. a. O. S. 46 u. 48. Königsberg 1900, S. 33.

[3]) Stephan Jonas, Handelspolitische Interessen der deutschen Ostseestädte 1890—1900 in Münchner Volkswirtschaftl. Studien Nr. 53. 1902.

wirtschaftlichen Beziehungen zu diesen Häfen zu pflegen. Das änderte sich mit dem Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes, welches neue fernere Gebiete Rußlands der Getreideausfuhr erschloß. Die in Rußland aufkommende chauvinistische Strömung fand es im Verein mit den Sonderbestrebungen wichtiger Privatbahnen angebracht, durch künstliche Bildung der Gütertarife die Ein- und Ausfuhr mehr und mehr über die eigenen russischen Hafenplätze zu lenken [1]). Wohl blieb es im Interesse einzelner russischer Privatbahnen, nach wie vor den Verkehr mit Königsberg und Danzig nicht zu vernachlässigen, und seitdem die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Rußland Fortschritte gemacht hat, wirkten die dortigen leitenden Kreise auf wiederholte deutsche Vorstellungen hin allmählich zeitweise darauf hin, Königsberg und Danzig auf dem Fuße kilometrischer Gleichheit mit den eigenen Häfen zu behandeln. Immerhin waren beide Plätze bis zum Abschluß des Handelsvertrags vom 10. Februar 1894 völlig auf den guten Willen der russischen Verwaltung angewiesen. Namentlich wuchs der Ende der 70er Jahre noch unbedeutende russische Ostseehafen Libau in überraschend kurzer Zeit zu einem wichtigen Handelsemporium. Der Zollkrieg verschärfte die Situation sehr zu Ungunsten der deutschen Häfen. Zumal der Speditionsverkehr, welcher schon durch die früheren Maßnahmen der russischen Eisenbahnpolitik schwer bedrängt war, erlitt mit den am 1. Januar 1891 in Kraft tretenden Importtarifen einen neuen Schlag. Während die früheren Einfuhrtarife nach Moskau und Kiew über Königsberg, Memel, Libau und Riga fast gleich waren, verteuerte sich nun der Bezug über Königsberg erheblich gegenüber der russischen Konkurrenz [2]). Der deutsch-russische Handelsvertrag legte wenigstens den Grundsatz tarifarisch gleichmäßiger Behandlung der beiderseitigen Hafenstationen fest. Aber wenn irgendwo, so gibt es auf dem Gebiete des Tarifwesens versteckte Maßnahmen genug, um die unliebsamen Wirkungen dieser Abmachungen unschädlich zu

[1]) Z. B. für Baumwolle Einführung eines Zuschlagszolls auf der Landesgrenze 1888; für Jute Kündigung der direkten Importtarife im deutsch-polnischen Verkehr.

[2]) Königsberg 1890, S. 4 u. 22.

machen und in dieser Hinsicht scheint sich seit 1894 die Fürsorge der russischen Regierung für die heimischen Häfen zu betätigen [1]). Noch ausgiebiger haben die deutschen Staatsbahnen von jenen Mitteln und Mittelchen Gebrauch gemacht. Nachdem Fürst Bismarck in der Tarifpolitik der Eisenbahnen ein verstecktes, doch darum vielleicht gar wirksameres Werkzeug der allgemeinen Handelspolitik entdeckt hatte [2]), ist es klar, daß die Seehäfen nur insoweit eine Förderung durch Ausnahmetarife u. s. w. erwarten konnten, als ihr Verkehr nicht der jeweiligen Handelspolitik unbequem war. Dies war in größtem Maßstabe für die Ausfuhr der Fall. Dagegen setzten unter der Ära des Schutzzolls diejenigen Tarifmaßnahmen, die das heimische Gewerbe und vorzüglich die Landwirtschaft gegen fremde Einfuhr schützen sollten, kräftig ein, d. h. sie blieb auf die hohen Sätze des Normaltarifs angewiesen. Demnach wird der Verkehr über deutsche Seehäfen nur soweit die Ausfuhr in Betracht kommt, unbedingt begünstigt, die Einfuhr indessen nur, soweit die Schutzzollpolitik des Reiches nicht gestört wird, d. h. hauptsächlich mit Beschränkung auf die kolonialen Produkte etc. [3]). Berücksichtigt man, daß gerade die hauptsächlichen Ausfuhrgegenstände der in Frage kommenden östlichen Häfen derartige landwirtschaftliche Rohstoffe sind, die verarbeitet oder roh von den Hafenplätzen sowohl direkt mit der Eisenbahn als auch durch seewärtige Verschiffung nach anderen deutschen Gebieten geworfen werden können, dann ist begreiflich, daß die Entwicklung von Danzig, Königsberg und Memel teilweise der auswärtigen Handelspolitik aufgeopfert worden ist. Bis zum Jahre 1898 bemühten sich die betreffenden Häfen vergebens um die Durchrechnung der während des handelspolitischen Konflikts 1892 in Rußland eingeführten Holzexporttarife auf den preußischen Bahnen, die ihnen den Wett-

---

[1]) Aftalion a. a. O. S. 188.

[2]) Auswärtige Handelspolitik und innere Verkehrspolitik. G. Zoepfl, Deutsch-Österreich-Ungarischer Verband f. Binnensch. Nr. LII, 1900.

[3]) Lotz, Einleitung zu: Eisenbahntarife u. Wasserfrachten. Schriften des Vereins für Sozialpolitik 89, S. XXV. Bereits 1882 wurden die Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate von deutschen Nordseehäfen nach Rheinland-Westfalen aufgehoben.

bewerb mit russischen Ostseehäfen und Odessa fast zur Unmöglichkeit machten [1]). Erst nachdem im russischen Verkehr 1896 ein neuer ermäßigter Staffeltarif eingeführt war, entschloß sich die preußische Verwaltung für den Transitverkehr vom Jahre 1899 ab, die Tarife für Holz entsprechend herabzusetzen (1,8—2,2 Pfg. anstatt 3,0—2,2 Pfg.) [2]). Ebenfalls nur für die Ausfuhr über See wurden im gleichen Jahre von verschiedenen russischen Stationen für Zucker seitens der preußischen Bahnen eine erhebliche Verbilligung zugestanden [3]), da 1898 in Rußland zur Ausfuhr ein Tarifschema zur Anwendung gelangte, das für Libau, den wichtigsten russisch-baltischen Zuckerexporthafen, bedeutsame Frachtverbilligungen enthielt [4]). Trotz zahlreicher Beschwerden wird den Häfen die Anwendung der direkten Getreidetarife für Sendungen, welche in russischen Elevatorstationen gelagert haben, preußischerseits fortgesetzt verweigert, während die russischen Wettbewerbshäfen derartige Transporte unter Berechnung des direkten Tarifsatzes von der Versandstation bis zum Hafen beziehen können [5]). Ebenso wurden Mitte der 90er Jahre Ausnahmetarife aus dem Gebiet des Dnjepr und Dnestr nach Königsberg, die sogen. Sommernavigationstarife, aufgehoben. Ähnlich steht es mit den Tarifen für Flachs und Hanf [6]). Außerdem klagt Königsberg insbesonders über die noch bestehende Begünstigung der russischen Häfen im Speditionsverkehr, die noch beträchtlicher wurde, als die im Jahre 1902 eröffnete Eisenbahnlinie Riga-Creuzburg die Entfernung zu Gunsten Rigas bedeutend abkürzte [7]). Noch in einer anderen Beziehung hat die Tarifpolitik die ost- und westpreußischen Häfen in ihrer Entwicklung geschädigt. Ein großer Teil ihres Seeverkehrs spielt sich

---

[1]) Danzig 1896, S. 61; 1897, S. 8: 1899, S. 11. Königsberg 1897, S. 64—66. Memel 1894, S. 34, 35. Jonas a. a. O. S. 63 u. 64.

[2]) Aftalion a. a. O. S. 188.

[3]) Danzig 1899, S. 11: von russischen Stationen, welche mehr als 300 km von der Grenze entfernt liegen, doch einschließlich Iwangorod und Lublin, kommt Spezialtarif II zur Anwendung (3,5 Pfg. statt 4,5 Pfg.).

[4]) Danzig 1898, S. 16.

[5]) Königsberg 1900, S. 65. Jonas a. a. O. S. 45.

[6]) Königsberg 1900, S. 34.

[7]) Königsberg 1902, S. 8.

mit westdeutschen Ost- und Nordsee- auch Rheinhafenstationen ab. Mit dem Inkrafttreten der gestaffelten Stückgütertarife 1898, sowie der Detarifierung heimischen Rohzuckers 1900 (Spezialtarif[1]) III statt I) und der Versetzung von Spiritus und Sprit[2]) in Spezialtarif III haben die Provinzen Ost- und Westpreußen unter Ausschaltung der vorgelagerten Seehäfen bahnwärts vielfache direkte Beziehungen mit Westdeutschland angeknüpft. Nicht die gleichen üblen Folgen scheint der bekannte Getreidestaffeltarif (1. September 1891 bis 1. August 1894) gehabt zu haben[3]). Zweifelsohne wäre die deutsche Wirtschaftspolitik ihnen viel verhängnisvoller geworden, wenn ihnen nicht in jener kritischen Zeit für die wichtigsten Verbindungen nach Rußland Privatbahnen zur Verfügung standen, denen der eigene Vorteil möglichste Rücksichtnahme auf Danzig und Königsberg gebot. Man kann sich vorstellen, mit welchem Mißtrauen beide Städte der Verstaatlichung jener Linien entgegensahen, die für die ostpreußische Südbahn (Königsberg-Prostken) im Jahre 1903, bei der Marienburg-Mlawkaer Bahn (Danzig-Illowo) im Jahre vorher erfolgte. Dies Mißtrauen war umso natürlicher, als im preußischen Herrenhaus das Verlangen nach Verstaatlichung beider Linien damit motiviert wurde, daß die Leitung durch Privatgesellschaften die russische Getreideeinfuhr begünstige[4]). Von der preußischen Regierung sind die beruhigendsten Zusicherungen gemacht worden und in der Tat ist bis jetzt an Beschwerden nichts verlautet. Danzig war besonders der Direktion der Marienburg-Mlawkaer Bahn zu Dank verpflichtet, weil sie es verstand, die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Königsberg für das russische Gebiet herzustellen, galt es doch, die Mehrentfernung nach den wichtigsten Landesteilen von 120 km bei jeder Tarifbildung durch ein Schema zu paralysieren, welches Danzig einen bescheidenen Anteil am russischen Verkehr sicherte[5]). Auch in dieser Beziehung wird

---

[1]) Danzig 1901, S. 6.

[2]) Danzig 1902, S. 13.

[3]) Jonas a. a. O. S. 23.

[4]) Stenographische Berichte über die Verhandlungen des preußischen Herrenhauses 1901, S. 11 u. 41 ff. Königsberg 1900, S. 20.

[5]) Danzig 1902, S. 3.

der Staatsbetrieb keine wesentlichen Änderungen eintreten lassen.

Die übrigen Häfen unserer Gruppe sind von der Tarifpolitik der deutschen Eisenbahnen abhängig, welche, wie dargelegt ist, im Rahmen der allgemeinen Wirtschaftspolitik bestrebt ist, auch die Interessen der deutschen Seeplätze zu fördern. Es ist indessen hier nicht richtig, daß die meisten Seehafenausnahmetarife diesem Bestreben entsprungen sind, wie Wiedenfeld für die Nordseehäfen behauptet[1]). Meines Erachtens sind sie bei unserer Gruppe vorwiegend aus fiskalischen Gesichtspunkten entstanden, nämlich zum Wettbewerb mit den Binnenwasserstraßen. Nur sehr selten hat die preußische Eisenbahnverwaltung allerdings diese Gründe offen ausgesprochen, gewöhnlich schiebt sie populärere Gründe vor, deren beliebtester ja die Förderung der deutschen Seeschiffahrt ist. Aber die näheren Umstände, wie und wo solche Erleichterungen getroffen sind, lassen erkennen, daß andere Beweggründe ausschlaggebend gewesen sind. Sind uns im Gebiet der östlichen Wasserstraßen an derartigen Maßnahmen nur die Detarifierung von Rohzucker und Spiritus vorgekommen, so häufen sie sich im Bereich der Oder. Nachdem bereits durch ältere Ausnahmetarife die Artikel Blei, Zink, Eisen des Spezialtarifes II[2]) getroffen wurden, wurden im Jahre 1895 Getreide, Mühlenfabrikate, Ölsaaten und besonders Steinkohle[3]) in den Seehafentarif einbezogen. Des neuerlichen Zuckerausfuhrtarifs ist schon Erwähnung getan. Im Jahre 1894 wurde bezüglich der Einfuhr Danzig ein Ausnahmetarif für den Transport überseeischer Eisenerze und Schwefelkiesabbrände nach oberschlesischen Hüttenwerken bewilligt, im Jahre 1901 wurde er auf Stettin ausgedehnt[4]). Vergleicht man diese billigen Parallel-

---

[1]) Wiedenfeld a. a. O. S. 321.

[2]) Jahresbericht der Handelskammer zu Breslau 1895, S. 304.

[3]) Steinkohle auch für Stettin loco: Berichte der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin 1895, S. V. Besondere Vergünstigung gewährt neuerdings die Verwaltung im Versand von Schlesien nach Dresden und Ostseestädten, falls die Verladung einer bestimmten Quantität im Jahre garantiert wird. Vgl. Verhandlungen des Landeseisenbahnrats 1900, Nr. 4.

[4]) Danzig 1896, S. 7. Stettin 1901, S. 16.

tarife mit den normalen Perpendikulartarifen, so wird es klar, daß sich auch die ersteren vornehmlich gegen die Binnenschiffahrt richten. Die letztere gedeiht nur im Zusammenhang mit den Eisenbahnen. An sich endet und beginnt ein Frachtweg, bei welchem die Flußschiffahrt mitwirkt, sehr häufig nicht an den Hafenplätzen [1]). Für solche Transporte kann also die Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen und die Länge der im Anschluß an Binnenhäfen entstehenden Bahnbeförderung von der jeweiligen Tarifpolitik entscheidend beeinflußt werden [2]). Bezüglich der Oder kommen hauptsächlich die Umschlagsplätze Breslau und Kosel in Frage. Auf die wiederholten, dringenden Vorstellungen der Breslauer Handelskammer ist immer, zuletzt noch 1904, der Bescheid ergangen, daß die Einführung von Umschlagstarifen prinzipiell nicht zugestanden werden könne [3]), weil für gewisse ausländische Güter die inländischen Erwerbszweige einem verschärften Wettbewerb ausgesetzt würden [4]). Das ist natürlich hinsichtlich der Ausfuhr überhaupt nicht stichhaltig. Vielleicht hat die Verwaltung neben dem Fiskalismus die Bedenken, daß die Erstellung von Oderumschlagstarifen die gleiche Tarifbildung bei anderen Binnenhäfen, besonders des Niederrheins, zur Folge haben und so die ausländischen Rheinmündungshäfen den deutschen Hafenplätzen gleichstellen würde. Zwei Beispiele mögen die Benachteiligung der Oderschiffahrt genügend zeigen. Von den Hüttenbezirken kommt für Kohle nach Stettin ein Ausnahmetarif zur Anwendung (1,34 + 60), während die Umschlagsplätze mit dem Rohstofftarif vorlieb nehmen müssen (2,00 + 70). Eisen und Stahl zu Schiffbauzwecken wird von Kattowitz nach Stettin (520 km) zu 1,20 + 60 gefahren, was 1,32 Pfg. pro Tonnenkilometer entspricht, nach Kosel (69 km) dagegen wird der Spezialtarif II (3,50 + 120) berechnet = 5,24 Pfg. pro Tonnenkilometer [5]). Ja, die Eisenbahnverwaltung geht noch weiter. Durch besondere Verfügung ist die Anwendung des mehrfach

---

[1]) Lotz a. a. O. S. XVIII.
[2]) Lotz a. a. O. S. XX.
[3]) Breslau 1903, S. 55.
[4]) Breslau 1903, S. 56.
[5]) Nicht 1,31, resp. 4,78 Pfg., wie Seibt a. a. O. S. 1011 angibt.

berührten Ausnahmetarifs für Eisenerze etc. bei Stationen, die gleichzeitig Wasserumschlagstellen haben, für Transporte, die wasserwärts eintreffen, ausgeschlossen [1]). Praktisch ist dies Vorgehen für die Oderschiffahrt ohne große Bedeutung, aber als Symptom für die Stellung der preußischen Staatsbahnen zu den Wasserstraßen charakteristisch genug. Ebenso bezeichnend ist, daß die Verwaltung diese bedenklichen Grundsätze bereitwillig verlassen hat, wo eine Umgehung durch andere Verkehrswege, durch die sächsischen und österreichischen Bahnen droht [2]). Sie hat 1903 die Bereitwilligkeit versprochen, die Erstellung von Ausnahmetarifen für Kolonialartikel, wie Reis, Heringe, Harze, Öle, Baumwolle, Jute u. s. w., beim Versande nach Österreich-Ungarn zu betreiben, falls die dortigen Bahnen mitwirken würden. Nur von einer einzigen für die See- und Binnenhäfen zugleich wichtigen Ausnahme weiß ich zu berichten, das ist die allgemeine Ausdehnung des Rohzuckerausfuhrtarifs auf die Binnenhäfen im Jahre 1901 [3]). Hoffentlich gibt die Zukunft demjenigen recht, der hier etwas voreilig eine Wendung in der heutigen preußischen Tarifpolitik wittert. Unter diesen Umständen ist die strikte Weigerung der Verwaltung, ihrerseits bei der Herstellung von Umschlagsplätzen mitzuwirken, wohl eine Bestätigung, wie sehr der fiskalische Gegensatz zu den Wasserstraßen die Leitung der preußischen Staatsbahnen beherrscht. Der Grundsatz, den z. B. ein mit Rücksicht auf die Weser ergangener Ministerialerlaß von 1881 noch betont, daß die Herstellung von Anschlüssen

---

[1]) Breslau 1903, S. 331.

[2]) Bezüglich der österreichischen Bahnen auch vom Adriatischen Meere her; Breslau 1903, S. 57; ja sogar vom Schwarzen Meer (Galatz und Braila): Magdeburg: Jahresbericht der Ältesten der Kaufmannschaft I, S. 41.

[3]) Seibt a. a. O. S. 1010. Zeitschrift f. Binnensch. 1904, S. 204: Freymark, Syndikus: Oderumschlagstarife. Außerdem besteht im Odergebiet ein Umschlagstarif für Grubenhölzer, der indessen für die Schiffahrt von geringer Bedeutung ist; auf die Umschlagshäfen an der Elbe, Weser und Ems ausgedehnt wurde, ferner der Ausnahmetarif für Griffel, Schiefertafeln etc. von thüringischen Versandstationen (Spezialtarif III bei 10 t) vom Februar 1904 an. Vgl. Jahresbericht der freien Vereinigung der Weserschiffahrtsinteressenten 1903, S. 14. Duisburg 1903, S. 98.

an Schiffahrtsstraßen überall da vorzunehmen sei, wo davon eine Förderung des allgemeinen Verkehrs erwartet werden könne, ist stillschweigend dem Gegenteil gewichen, wie zahlreiche Bescheide dieses Ministeriums in der Neuzeit bezeugen [1]). Den österreichischen und sächsischen Eisenbahnen kann es gleichgültig sein, ob sie die Güter zur Weiterbeförderung an die preußischen (sächsischen) Bahnen oder der Binnenschiffahrt in Laube-Tetschen, resp. Dresden und Riesa übergeben. Sie haben deshalb der Elbschiffahrt umfangreiche Konzessionen gemacht. Hamburg und die übrigen an den Elbstrom angeschlossenen Häfen genießen demnach für den Oberlauf den Vorteil eines ähnlichen Zusammenarbeitens beider Binnentransportmittel, wie wir es später zwischen der Rheinschiffahrt und den badischen Staatsbahnen beobachten werden. Die preußische Verwaltung lehnt auch für die Elbe jede freundnachbarliche Berührung mit der Binnenschiffahrt ab, wodurch die preußischen Elbhäfen Aken, Schönebeck und auch Magdeburg wesentlich geschädigt werden [2]). Die Tarifpolitik ist für den Verkehr Hamburgs als des einen großen deutschen Hafens für die überseeische Ausfuhr und die Einfuhr kolonialer Produkte naturgemäß viel wirksamer als bei den Ostseehäfen. Da aber der Nachbarhafen Bremen durchweg dieser Vergünstigungen teilhaftig ist, so kommen sie, wie die Absicht war, hauptsächlich dem Wettbewerb mit den holländischen und belgischen Häfen zu gute; ich werde auf sie deshalb erst an jener Stelle eingehen. Dagegen ist Hamburg sehr wohl interessiert, daß ihm zur Konkurrenz mit Bremen der Umschlag über Magdeburg nach Thüringen und Bayern nicht durch Verweigerung billiger Anschlußfrachten verteuert wird. Lübeck steht im Fernverkehr ebenfalls unter dem Zeichen der gleichen preußischen Politik, denn für ihn wäre eine selbständige Frachtenpolitik der Lübeck-Büchener Privatbahngesellschaft belanglos. In dem für Lübeck recht erheblichen Verkehr mit Hamburg aber versucht sie wohl manches zu erreichen. Hier haben wir neuerdings das in Deutschland seltene Schauspiel erleben

[1]) Jahresbericht der freien Vereinigung der Weserschiffahrtsinteressenten 1897, S. 41; 1900, S. 22.

[2]) Jahresbericht der Handelskammer zu Magdeburg 1900, II, S. 15.

können, daß Eisenbahn und Wasserstraße auf kurze Entfernungen hin in lebhafte Konkurrenz getreten sind. Sowie im Laufe des Jahres 1900 der Elbe-Travekanal eröffnet wurde, setzte sogleich (Ende 1900) die Bahn ihre Tarife zur Ausfuhr über See im Verkehr zwischen Lübeck und Hamburg bedeutend herab und erklärte sich bereit, größeren Verladern Rabatte oder Refaktien zu gewähren, so daß z. B. für Rohzucker auf der kurzen Strecke (63 km) die Fracht sich stellte auf 4,6 Pfg. pro Tonnenkilometer [1]), was ungefähr dem preußischen Satz für Rohzucker zur Ausfuhr (Spezialtarif III unter 100 km) 2,60 + 120 = 4,5 Pfg. pro Tonnenkilometer entspricht. Wo dieser Tarif der preußischen Politik in die Hand arbeitet, kommt es unter Umständen zu wahren Anomalien. Ich weiß z. B. aus eigener Erfahrung, daß es infolge der verschiedenen Bemessung der Seefracht ab Hamburg für einzelne Gebiete Mittel- und Westdeutschlands vorteilhafter war, Güter, welche gemäß dem gemischten Eisenbahn-Seetarif, dem sogen. Ostafrikatarif [2]), verfrachtet wurden, den Umweg über Lübeck per Eisenbahn nach Hamburg machen zu lassen, als sie direkt nach Hamburg zur Verschiffung bereitzustellen. Man muß anerkennen, daß die preußische und im allgemeinen auch die mecklenburgische Eisenbahnverwaltung verschmäht haben, ihre eigenen Häfen Stettin, Kiel, Altona, Harburg und Rostock, Wismar in tarifarischer Beziehung vor den beiden Hansestädten zu bevorzugen; das gleiche werden wir bis 1903 im Nordseeverkehr festzustellen haben.

2. Die Binnenschiffahrt als Verteilerin und Zubringerin des Seeverkehrs bei den einzelnen Häfen

a) Hamburg, sowie die übrigen Elbhäfen

Hamburg rühmt mit Recht seiner Verwaltung nach, daß sie von allen deutschen Hafenplätzen am genauesten die Be-

[1]) Ausnahmetarif zwischen Hamburg und Lübeck für den Seetransitverkehr über Lübeck 1903/04. Rohzucker in Wagenladungen bei Verfrachtung an einen Empfänger (im Laufe des Jahres) von 250 t 3,90 Mk. pro Tonne; von 2500 t 2,90 Mk. = 4,6 Pfg. pro Tonnenkilometer.

[2]) Nach Stationen Ostafrikas mittels der Ostafrikalinie seit 1895.

wegung des gewaltigen Warenverkehrs zu erfassen sucht. Mit vorzüglicher Ausgliederung wird in den jährlichen „Tabellarischen Übersichten des Hamburgischen Handels und Verkehrs“ der Seeverkehr, wie der Verkehr auf den Eisenbahnen und der Oberelbe, nach einzelnen Waren ausgewiesen [1]), und es bleibt nur zu bedauern, daß das hamburgische statistische Bureau eine Zusammenfassung zu größeren Gruppen unterlassen hat, und man diese zeitraubende, aber notwendige Arbeit selbst vornehmen muß. Wenn grundsätzlich der gesamte Verkehr zur See [2]) und mit der Oberelbe erfaßt werden soll, so wird dieses erste Postulat der Statistik, die Vollständigkeit, beim Eisenbahnverkehr bewußt aufgegeben, indem seit 1888 die Nachweise über den Verkehr auf der Kiel-Altonaer Bahn, der einen wichtigen Verbindung mit Schleswig-Holstein, weggefallen sind. Die Scheidung nach den drei Hauptlinien, nach Lübeck, Berlin und Venlo, gibt nicht einmal einen schwachen Anhalt über die Richtung dieses Verkehrs, da die letztere Route, die ja vorwiegend Westdeutschland mit Hamburg verknüpft, auch via Ülzen bedeutende Mengen aus dem Elbgebiet heranbringt. Hier muß eine Kombination mit der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen aushelfen, die indessen die gesamten Elbhäfen in einen Verkehrsbezirk zusammenpackt. Nun liefert Harburg und auch Altona nur ganz summarische Zahlen über den Eisenbahnverkehr. Schon dieser Umstand nötigt, die Elbhäfen insgesamt zu behandeln. Wollen wir ferner über die Richtung des Elbverkehrs irgendwie ins klare kommen, so müssen wir die Aufzeichnungen am oberen Stromlauf, z. B. Schandau oder Rathenow a. H., vergleichend auf den gesamten Verkehr an der Mündung beziehen, d. h. wir müssen neben dem Verkehr auf der Oberelbe, der ohnehin schon den Verkehr Altonas umfaßt, auch den der Süderelbe (Harburg) in

---

[1]) Nettogewicht, berechnet in den Tabell. Übersichten nach dem deklarierten Bruttogewicht. Wo für 1890 das Quantum anders als nach dem metrischen System angegeben ist, habe ich solches auf Grund des deklarierten Wertes und des Marktpreises auf Gewicht zurückgeführt.

[2]) Hamburger Tabellarische Übersichten 1888; Vorwort: Die Übersicht über den Seeverkehr umfaßt sowohl denjenigen des Freihafens als auch den Verkehr, der sich über den Zollhafen bewegt.

Rechnung stellen [1]). Dabei ist das Mißliche, daß der neben Hamburg wichtige Platz, Harburg, sich über den Güterein- und -ausgang zur See überhaupt ausschweigt [2]). Sobald daher sein Anteil vernachlässigt werden kann, beschränke ich mich auf den Verkehr Hamburgs. Außer durch die Hamburger Statistik wird der Verkehr mit der Oberelbe noch durch die Reichsstatistik bei Entenwärder erfaßt, dem Punkt, wo vor dem Zollanschluß die Zollgrenze lag. Das kaiserliche statistische Amt gibt zu, daß hier an eine Vollständigkeit der Anschreibungen nicht mehr zu denken ist [3]), und in der Tat wird die Differenz mit der Hamburger Statistik immer offenkundiger, wie aus nachstehender Übersicht hervorgeht.

	1890	1895	1900	1902	1903
Hamburg ab zu Berg (netto Tonnen) (1000 t) . . .	1672	2309	3457	3336	3800
Entenwärder d. zu Berg .	1683	1942	2875	2778	2961
	+ 11	— 367	— 582	— 558	— 839

Demnach werden wir uns an die vollkommenere Hamburger Statistik halten, welche nur die dem täglichen Bedarfe Hamburgs dienenden Gegenstände außer acht läßt. Wir werden die Reichsstatistik aber zur Kontrolle nicht ganz entbehren können, zumal wenn ihre Ziffern mit der Warenbewegung im weiteren Stromlauf besser übereinstimmen als die örtlichen Notierungen zu Hamburg. Die Binnenschiffahrtsstatistik gestattet für die Elbe einigermaßen Schlüsse auf die Richtung des Wasserverkehrs. Den Gesamtverkehr nach den einzelnen Flußgebieten entnehme ich den Tabellarischen Übersichten. Betrachten wir z. B. den Ausgang nach der Oberelbe in einzelnen Gütern unter diesem Gesichtspunkt. Für den Verkehr zur Oder kommen die Durchgangsstellen zu Eberswalde (Finowkanal) und Fürstenberg (Oder-Spreekanal) in Betracht; sie

[1]) Da Wiedenfeld dies unterläßt, kommt er zu einem für den Wasserweg zu ungünstigen Resultat.

[2]) Der Seeverkehr Altonas wird in den Hamburger Tabellarischen Übersichten veröffentlicht, über Harburg ist nur die Zahl und Tragfähigkeit der ein- und ausgelaufenen Seeschiffe bekannt.

[3]) Statistik des Deutschen Reichs, Neue Folge, Bd. 161, Bemerkungen S. 27.

entsprechen den Verkehrsbezirken 1—4, 12—15 der Bahnstatistik, d. h. Pommern, Posen, Schlesien, Ost- und Westpreußen, sowie ferner Verkehrsbezirk 50, 51 (Polen und Rußland). Den Versand nach der Mark Brandenburg (Verkehrsbezirk 16, 17) ermittele ich als Differenz des Durchgangs zu Rathenow und der Ziffern der zur Oder führenden Wasserstraßen. Der Verkehr zu Dömitz und Lübeck (Elbe-Travekanal) gibt Ziffern über Mecklenburg und Schleswig-Holstein (Verkehrsbezirk 5—7). Für den etwaigen Versand nach der Provinz Hannover (Verkehrsbezirk 9—11) u. s. f. liegen bei Lüneburg und Hitzacker Angaben vor. Als Versand nach Österreich-Ungarn etc. (Verkehrsbezirk 52—55) ist der Durchgang zu Schandau anzusehen. Nach Abzug aller dieser Faktoren erhalten wir endlich den Verkehr mit der Mittelelbe, d. h. der Verkehrsbezirke 18—20, welche außer den beiden Sachsen die thüringischen Staaten umschließen. Am getreuesten wird natürlich das Bild, wo es sich um Warengruppen handelt, die vorwiegend überseeischen Ursprungs sind, weil dann nur ein etwaiger Wasserverkehr von Lübeck und Stettin zu berücksichtigen ist. Anderenfalls kann der Verkehr der Flußhäfen untereinander, insbesondere eines Produktionszentrums wie Berlin, jede Kombination unmöglich machen, so im Versand von Mühlenfabrikaten und verarbeitetem Eisen zum Odergebiet. Diese Störung tritt westwärts bei dem Hafenverkehr der mittleren Elbe in die Erscheinung, da sie mit der Oder und Berlin einen lebhaften Verkehr unterhält. Demgemäß ziehe ich die Anschreibungen über den Empfang zu Magdeburg, Aken, Wallwitzhafen, Dresden u. s. f., erst in zweiter Linie heran. Nur sehr wenig wird davon der Durchgang zu Schandau berührt; er kann vollständig für den Abgang zu Hamburg in Anspruch genommen werden. In diesen großen Zügen ist eine Gegenüberstellung des Eisenbahn- und Binnenschiffahrtsverkehrs durchführbar, und auf diese Weise begegnen wir dem Mangel der Bahnstatistik, die keinen Elbhafen als eigenen Bezirk aussondert, indem wir annehmen dürfen, daß in einem derartig ausgedehnt abgegrenzten Gebiet die wasserwärts angebrachten Güter auch endgültig verbleiben.

Wenden wir uns nun dem seewärtigen Eingang zu,

so haben wir die grundlegende Tatsache festzustellen, daß der Empfang in Hamburg aus See, der schon 1890 rund 5 Mill. Tonnen erreichte, in ununterbrochener Steigerung sich bis 1903 verdoppelt hat, in diesem Jahre 10½ Mill. Tonnen betrug. An dieser Steigerung haben die übrigen Elbhäfen nicht teilgenommen. Altonas Seeeinfuhr (1890: 353000 t) ist bis auf 190000 t von Hamburg aufgesogen worden, dort werden Getreide (1890: 149000 t) und Petroleum (1890: 114000 t) fast gar nicht mehr gelöscht, und die eingeführten Kohlen (1890: 38000 t; 1903: 87000 t) dienen vornehmlich nur dem wachsenden Bedarf der Stadt selbst. Wie bei Altona, so hat Hamburg auch gegenüber dem südlichen Mündungshafen Harburg seine Überlegenheit in der Hafeneinrichtung [1]) erfolgreich geltend gemacht, wenn auch die Industrie, die sich dort an den Seeverkehr anknüpft, die Wirkung abgeschwächt hat. Wie angemerkt, besitzen wir keine Nachricht über den Harburger Güterverkehr zur See, doch der Rückgang der seewärts eingelaufenen Schiffe seit 1895 (130600 Registert. gegen 99600 1902) zusammen mit dem Stillstand der Ausfuhr nach dem Hinterland [2]): 1895: 581000; 1902: 545000 t berechtigt zu dem Schlusse, daß der Seegüterverkehr eher rückläufig als steigend ist. Das gleiche Tempo wie beim seewärtigen Eingang hat die Abfuhr Hamburgs in das Hinterland innegehalten; sie steht 1903 auf 4,9 Mill. Tonnen, dem doppelten Quantum wie 1890 (2,5 Mill. Tonnen). Hiervon bewältigt die Elbe 3,8 Mill. gegen 1,7 Mill. Tonnen 1890, und damit ist der Anteil derselben, abgesehen vom Jahre 1900, in dem die Wasserstände der Oberelbe außerordentlich schlechte waren, ohne Unterbrechung von 67,1% auf 77,0% gestiegen. Nehmen wir den Versand aller Elbhäfen, so erhalten wir allerdings etwas geringere Anteile (1890: 62,2%), aber der Fortschritt der Elbe kommt hier ebenfalls zum Ausdruck: 1903: 65,8%. Zum

[1]) Altona besitzt nur eine Wassertiefe von 6,4—8,1 m. Vgl. den Abschnitt über die Hafeneinrichtungen Hamburgs S. 21.

[2])

	1895	1902
Harburger Bahnhöfe . .	391691 t	454930 t
Süderelbe ab zu Berg . .	188882 „	90868 „
	580573 t	545798 t

größten Teil ist die Abschwächung dem Hafen Harburg zuzuschreiben, indem bei mäßig steigendem Bahnversand der Abgang zu Wasser absolut sinkt: 1895: 189000 t; 1903: 95000 t, mithin die schlechten Hafenverhältnisse vor allem den Wasserverkehr (Petroleum) beeinträchtigten. Die steigende Bedeutung des Wasserwegs kann sich darauf gründen, daß überhaupt die Gebiete, für welche der Wasserweg konkurrieren kann, wachsenden Einfluß im Hamburger Seeverkehr gewinnen, oder aber, daß in diesen Gebieten, also vornehmlich dem Elbe- und Odergebiet, der Wasserverkehr gegenüber dem Schienenweg Terrain gewonnen hat. In letzterem Falle liegt wieder die Möglichkeit vor, daß der Verkehr in Gütern, die vorzugsweise die Elbe benutzten, sich besonders entwickelt hat, oder daß der Wasserweg seinem Rivalen vordem von diesem beförderte Warengruppen abspenstig gemacht hat, was auf eine erhöhte Konkurrenzfähigkeit der Binnenschiffahrt hindeuten würde.

Die erste Möglichkeit wird mittels umstehender Verteilung des Versandes[1]) entschieden (s. S. 94).

Über die Zuteilung der Verkehrsbezirke 5—7 (Schleswig-Holstein und Mecklenburg) kann man zweifelhaft sein, meiner Ansicht nach teilt man am besten den Wasserverkehr dem Elbgebiet, den Eisenbahnverkehr der anderen Gruppe zu.

Mithin ist die Bedeutung des Elb- und Odergebiets für Hamburgs Einfuhr zur See relativ keineswegs größer geworden, im Gegenteil läßt sich eher eine Steigerung des westdeutschen Anteils ableiten (1890: 24,0%, 1903: 24,7%), und zugleich ist aus jenen Zahlenreihen positiv ersichtlich, daß im weiteren Flußgebiet der an den Elbhafen angeschlossenen Ströme der Wasserweg seine Herrscherstellung dem Schienenweg gegenüber gefestigt hat; hier (Gruppe I)[2]) erreicht sein Anteil im letzten Jahre 87,5% (gegen 83,3% 1890). Dadurch allein erklärt sich die steigende Bedeutung des Wasserwegs für die

[1]) Die einzigen Angaben über die Richtung des Wasserverkehrs entstammen den Tabellarischen Übersichten. Es ist in Bruttogewicht gezählt, während der Bahnversand, welcher der Eisenbahngüterstatistik entnommen ist, netto zählt.

[2]) Ohne Elbe-Travekanal.

Es waren bestimmt ins:

			1890	%	1895	%	1900	%	1902	%	1903	%
I.	Deutsche Elbgebiet, auch Saale: Vkbzk. 18—20	E.	162400	—	195500	13,6	281900	—	234900	—	205200	10,8
		W.	975200	—	1244100	86,4	1521300	—	1451000	—	1692700	89,2
	Österr. Elbgebiet (Aussig u. Tetschen, Laube): Vkbzk. 52—55	E.	45100	—	56700	14,0	70600	—	53900	—	46400	5,5
		W.	303000	—	349200	86,0	701900	—	680800	—	805900	94,5
	Odergebiet: Vkbzk. 1—4, 12 bis 15, 50, 51	E.	58700	—	90500	39,0	139200	—	139400	—	140000	34,5
		W.	63600	—	142600	61,0	270700	—	289900	—	265500	65,5
	Havel-u. Spreegebiet: Vkbzk. 16, 17	E.	81500	—	96600	13,3	158800	—	164600	—	154900	12,7
		W.	377600	—	628400	86,7	1011600	—	959200	—	1065600	87,3
		E.	347700	16,7	439300	15,7	650400	15,7	592800	14,7	546500	12,5
		W.	1719400	83,3	2364200	84,3	3505600	84,3	3381200	85,3	3829700	87,5
	Elbe-Travekanal	W.	247700	—	442700	—	603800	—	633500	—	667300	—
II.	Schleswig-Holstein, Mecklenb.: Vkbzk. 5—7	E.	—	—	—	—	31200	—	48200	—	62800	—
	West- u. Süddeutschland etc.: Vkbzk. 9—11, 21—36, 56, 57	E.	408900	—	603100	—	802700	—	763000	—	787000	—
	I. E. +	W.	2077700	76,0	2803500	72,8	4187200	74,8	4022200	74,2	4439000	75,3
	II.	E.	655900	24,0	1045800	27,2	1406500	25,2	1396500	25,8	1454300	24,7

Seeeinfuhr der Elbhäfen. Insbesondere hat der Sieg der Elbe sich für die ferneren Gebiete herausgestellt; im Versand nach dem Oberlauf ist er am ausgeprägtesten mit 94,5% gegen 86,0% 1895. Der Anteil am Verkehr mit dem Odergebiet wächst infolge der Eröffnung des Oder-Spreekanals rasch auf 61,0% 1895, sodann langsam fort bis 65,5% 1903. Ebenso stetig mehrt sich das Übergewicht der Elbe für den Mittellauf von 86,4% 1895 auf 89,2%; während für Havel und Spree das äußerste Maß schon zu Anfang unserer Periode erreicht ist (1895: 86,7%), das sie dann unter Schwankungen bewahren (1903: 87,3%). Viel verwickelter ist die Lösung der anderen Frage, wie sich der Anteil des Wasserwegs im einzelnen an der Verteilung der seewärts eingeführten Güter gestaltet, und hierbei beantwortet sich nebenher das Problem, ob die Steigerung aus einer erhöhten Leistungsfähigkeit entspringt. Betrachten wir daraufhin die verschiedenen größeren Posten des hamburgischen seewärtigen Eingangs.

Ungefähr stets ein volles Drittel der Gesamteinfuhr macht die Einfuhr von Steinkohlen und Koks aus (1890: 1600000 t; 1903: 3053000 t), die fast ausschließlich der Produktion Großbritanniens entstammen [1]); von ihnen verläßt nur ein geringer Bruchteil das Hafengebiet landeinwärts. Im Jahre 1903 wurde beispielsweise etwa ein Viertel dieser Menge (724000 t) ins Inland verbracht. Davon benutzten nur 55600 t die Eisenbahn. Ebensoviel wurden wahrscheinlich in Altona und Harburg in den Waggon verladen, denn die Eisenbahngüterstatistik gibt für die Elbhäfen einen Versand von 116500 t an [2]); die ungefähr je zur Hälfte nach Hannover (Verkehrsbezirk 9—11) und den angrenzenden Teilen des rechten Elbufers: Schleswig-Holstein und Mecklenburg (Verkehrsbezirk 5—7) gingen [3]).

---

[1]) Die Einfuhr aus Westfalen und der Rheinprovinz blieb 1903 mit zusammen 11000 t unbedeutend.

[2]) Davon entstammt ein geringer Teil jedenfalls dem Bahneingang aus dem Ruhrrevier. Das gleiche gilt wohl auch für den Versand elbaufwärts. Ganz unglaublich aber ist die Behauptung H. R. Meyers a. a. O. S. 39, daß 1899 150000 t Ruhrkohle in Hamburg derart mit der Bestimmung nach Berlin in Elbkähne umgeschlagen worden seien.

[3]) 51500, resp. 58800 t.

In diesen nahen Gebieten konkurriert die Elbe nur für Orte, die unmittelbar an sie angeschlossen sind. Bei Dömitz werden 12800 t zu Berg gemeldet, die dort größtenteils auf die Bahn umgeschlagen wurden, da ja der Elde die Anpassung an die Größenverhältnisse der Elbe fehlt. Derselbe Mangel verurteilt die linken Zuflüsse, Ilmenau und Jeetzel zu wachsender Bedeutungslosigkeit[1]). Über diese Provinzen reicht der Einfluß des Schienenwegs gewöhnlich nicht hinaus. Die Versorgung Berlins und der Mark von der Elbe aus beherrscht die letztere vollständig. Im Jahre 1890 gingen bei Rathenow 60300 t die Havel bergwärts, während diese Summe schnell auf 457500 t 1903 stieg, wogegen der Bahnbezug kaum der Erwähnung bedarf[2]). Ebenso geringfügig sind die Verladungen der Bahn ins mittlere Elbgebiet[3]), dessen Kohlenbedarf allein der Wasserweg mit ca. 188000 t[4]) 1903 (1890: 41000 t) deckt. In den letzten Jahren hat sich der Bereich der Elbhäfen über die Reichsgrenze nach Böhmen ausgedehnt; dorthin sandte die Elbe in den Jahren 1902/03 17000 resp. 7000 t. Danach ist Hamburg für den Absatz seiner seewärts bezogenen Kohle überwiegend auf die Elbe angewiesen. Ihr fielen 1890 schon 86,6% zu, ein Anteil, der sich mit dem Übergewicht der Zentren Berlin und Magdeburg auf 92,3% hob; die Steigerung wird sehr auffällig in den Jahren 1900 mit 83,4% und 1902 mit 87,7% unterbrochen. Sicherlich hat der vom September 1900 bis Ende 1902 auf die Beförderung von Steinkohlen und Koks von Seehafenstationen nach dem Binnenlande ausgedehnte Ausnahmetarif beigetragen, den Bahnausgang auf 203000 und 146000 t zu heben. Aber schon die Erscheinung, daß gerade bei der Einführung des Tarifs (1900) der Ausgang erheblich höher ist als 1902, da er das ganze Jahr wirken konnte, warnt vor einer Überschätzung seiner Bedeutung. In der Tat hat er den Wettbewerb mit der Elbe kaum berührt; im Jahre 1902 wurden in das ganze Elbgebiet samt der Mark (Verkehrs-

---

[1]) Zu Berg 1903: 5800 t gegen 7000 t 1890.
[2]) Verkehrsbezirk 16, 17: 1903: 1900 t.
[3]) Verkehrsbezirk 18—20: 1903: 2600 t.
[4]) Davon kamen in Magdeburg-Schönebeck 147000 t an.

bezirk 16—20, 52—55) nicht mehr als 13900 t abgefertigt[1]). Die ungewöhnlich hohen Mengen, welche 1900 ins engere Elbgebiet bahnwärts geschafft wurden: Verkehrsbezirk 18—20; 52—55: 61500 t, erklären sich aus dem Streik in der böhmischen Braunkohlenindustrie, der zusammen mit den damaligen niedrigen Wasserständen einen schleunigen Ersatz mittels Eisenbahnzufuhren erheischte.

Wie die Brennstoffe, so dienen auch die seewärtigen Bezüge an Baumaterialien vorzüglich dem Bedarf der Hafenstadt selbst. Die von 79500 t 1890 auf 204200 t 1903 steigende Einfuhr an Holz aller Art wird zur Hälfte von den Vereinigten Staaten von Amerika gestellt, welche 123000 t meist wertvollere harte Nutzhölzer lieferten; in die verbleibenden Mengen weicher Bau- und Nutzhölzer teilen sich Norwegen (15200 t) und die Ostseehäfen (Schweden: 31700 t; Rußland 8900 t und deutsche Ostseehäfen: 12400 t). Wenig mehr als ein Drittel dieser Einfuhr erscheint im landseitigen Versand wieder (1903: 81900 t)[2]). Bei Entenwärder passierten 1903 69500 t Holz und Holzwaren zu Berg, das ist doppelt so viel wie 1890 und 1895 (37000 t)[3]). Die Hauptmengen gehen zur Provinz Brandenburg und Berlin, die auch das wachsende Quantum aufgenommen haben (Rathenow z. B. 1890: 15000 t; 1903: 45000 t). An dem Wachstum des für die Mittelelbe ermittelten Versands von 22000 t 1890 auf 58000 t 1903 haben die Elbhäfen nicht teilgenommen; es ist lediglich die Folge der von Lübeck durch den Elbe-Travekanal dorthin verfrachteten Mengen: 1903: 47000 t[4]), so daß der entsprechende

---

[1]) 1903 gegen 4600 t.

[2]) Außerdem wurden 12000 t (1890: 22000 t), fast ausschließlich überseeische Nutzhölzer, in das Ostseegebiet seewärts wieder ausgeführt.

[3]) Über den Wasserversand gehen die Angaben der Hamburger und der Reichsstatistik erheblich auseinander, indem die der letzteren Notierungsstelle bis exkl. 1903 größer sind. Bei der Durchfuhr zu Tal ist dasselbe zu verzeichnen. In beiden Fällen scheint die Reichsstatistik der Wahrheit am nächsten zu kommen, da im allgemeinen allein die Notierungen bei Rathenow z. B. die der Hamburger Statistik übertreffen; sie ist deshalb für 1890—1902 herangezogen; da 1903 der Unterschied 1000 t nicht übersteigt, ist hier auf die Tabellarischen Übersichten zurückgegriffen.

[4]) Lübeck, Elbe-Travekanal ab zu Berg.

Versand von Hamburg mit 15—20 000 t stabil gewesen ist[1]). Der sehr bescheidene Bahnversand schwankt zwischen 13 000 t (1903) und 24 000 t (1900), so daß der Anteil des Wasserwegs 1890 72,1% beträgt und stetig bis auf 83,6% 1903 steigt. In Wirklichkeit ist die Beteiligung der Elbe noch bedeutender, da die Bahn teilweise zum Umschlag der von der Oberelbe angebrachten Hölzer in die benachbarten preußischen Provinzen dient. Dieser Umstand ist besonders ausgeprägt in den Zahlen der Eisenbahngüterstatistik, nach welcher die Elbhäfen 75 000 t Holz versandten, davon allein 38 000 t nach Hannover und 16 000 t zur Rheinprovinz etc. Sie sind insofern wertvoll, als auch nach ihnen, ziffernmäßig belegt, die Eisenbahn den Wettbewerb mit der Elbe überhaupt nicht versucht; nur 4500 t stellt sie hier der Wasserstraße entgegen[2]).

Die Seeeinfuhr von Steinen und Steinwaren hält sich auf der Höhe von ca. 100 000 t seit 1890[3]). Es handelt sich vorwiegend um granitene Pflastersteine von der skandinavischen Halbinsel (Schweden 1903: 68 000 t); außerdem um Mauersteine etc.[4]) Der fraglos steigende Bedarf Hamburgs wird mittels der Elbe durch die Ziegeleien der Unterelbe, andererseits durch die Steinbrüche Sachsens und Böhmens befriedigt. Wenn wir der Reichsstatistik Glauben schenken wollen[5]), so schwankt die Abfuhr nach der Oberelbe zwischen 10 000 und 13 000 t, wovon das Jahr 1900 mit 32 000 t eine Ausnahme macht. Fast die gleichen Mengen Pflastersteine (1900: 10 000 t) gelangen von der Süderelbe, d. h. Harburg, stromauf. Könnten wir den Notierungen zu Rathenow für die früheren Jahre voll

---

[1]) Die Mengen, welche im Hafenverkehr von Magdeburg-Schönebeck oder Dresden als angekommen zu Berg ausgewiesen werden (1903: 69 000, resp. 13 000 t) sind nicht für den Versand der Elbhäfen in Anspruch zu nehmen, da sie umfangreich durch den Plauerkanal aus dem Osten herbeigeschafft sind; in geringerem Maße gilt dies für die wenigen Holzwaren, die über Schandau bergwärts verbracht werden (1903: 3800 t).

[2]) Verkehrsbezirk 1—4, 12—20, 52—55.

[3]) 1890: 100 000 t, 1900: 153 000 t, 1903: 103 000 t.

[4]) Vornehmlich aus England: 1903: 11 000 t.

[5]) die durchweg höhere Ziffern bringt als die tabellarischen Übersichten; die Angabe 1900: 232 000 t ist ein offenbarer Druckfehler für 32 000 t.

vertrauen, so hätten die Verladungen in die Mark von 6000 t 1890 auf 29000 t 1900[1]) zugenommen, und dementsprechend nach der mittleren Elbe abgenommen[2]). Unbestreitbar ist die Nachfrage der Reichshauptstadt heute für den Versand der Elbhäfen an Steinen maßgebend geworden, wie denn z. B. die Steigerung 1900 auf die erhöhte Bautätigkeit Berlins zurückzuführen ist. Eine wahrscheinliche Zurückdrängung der Stettiner Verkehrssphäre wird besser bei diesem Hafen erledigt. Die per Eisenbahn versandten Steinwaren — es werden für die Elbhäfen 1903 45000 t gezählt — sind zum Teil Mauersteine der heimischen Produktion, die überwiegend nach Schleswig-Holstein und Hannover bestimmt sind; ich entnehme daher der Eisenbahngüterstatistik nur den Nachweis, daß ins Elbgebiet nur unerhebliche Mengen verschickt worden sind[3]). Doch halten wir uns an die Tabellarischen Übersichten. Sie verzeichnen einen sinkenden Bahnversand (1890: 12300 t; 1903: 6200 t), von denen obendrein einige Tausend Tonnen aus dem Flußschiff von der Oberelbe umgeschlagen sind. Demnach sind es Minimalzahlen, wenn der Anteil der Elbe an der Versendung von Steinwaren für 1903 auf 67,7% angegeben wird, gegen 1890: 51,2%. Den gleichen Anteil beansprucht der Wasserweg an der Verfrachtung von Erden mit 67,6% 1903 (40000 t)[4]), die als Schwerspat, Kaolin, Kreide, Bimstein besonders aus England (15800 t) und Skandinavien (5500 t) im Gewicht von zusammen 50000 t (gegen 22400 t 1890) seewärts eingingen. Über den Verbleib dieser Erden läßt sich bei der Unvollkommenheit der Reichsstatistik natürlich nichts aussagen. Den breitesten Raum unter den mineralischen Rohstoffen der Hamburger Einfuhr nehmen, abgesehen von den Kohlen, die Erze verschiedener Art ein mit 209000 t 1903

---

[1]) Ohne Mauersteine etc.

[2]) Die Angaben über den Ortsverkehr der Mittelelbe können nicht herangezogen werden, da sie durch die Ankünfte von der Oder (Stettin) beeinflußt sind. Die über Schandau nach Böhmen gelangenden Steinwaren sind wohl sächsischen Ursprungs: 1900: 6000 t.

[3]) Verkehrsbezirk 12—20: 4300 t.

[4]) 1902: 68,8%, 1900: 66,1%; für 1890 und 1895 wird in den Tabellarischen Übersichten der Hinterlandsverkehr nicht veröffentlicht.

gegen 109000 t 1890. Neben 153000 t von der Pyrenäenhalbinsel importierten Schwefelkieses sind nur die Manganerze der russischen Schwarzmeerhäfen (10000 t) erwähnenswert. Äußerst sinnverwirrend ist die versuchte Scheidung zwischen Eisenerz und Schwefelkies. Außer im Jahre 1890, wo augenscheinlich Schwefelkies zu Eisenerz geschlagen ist, figuriert das letztere in der Einfuhr mit minimalen Zahlen, während es in der Abfuhr bahnwärts mit erheblichen Mengen erscheint. Ebenso muß die Trennung bei der Binnenschiffahrtsstatistik von dem Gutdünken der einzelnen Beamten abhängen, sonst bleibt es rätselhaft, daß z. B. in Magdeburg 1903 12000 t Eisenerz bergwärts eingetroffen sind, wogegen über Lübeck und Hamburg überhaupt nur 4800 t elbaufwärts gesandt sind. In Anbetracht der geringen Quantitäten sind Schlüsse auf die Beteiligung der beiden Binnenbeförderungsmittel unzulässig. Wegen der überragenden Bedeutung der übrigen Erze, einschließlich Schwefelkies, ist für sie der Versuch aussichtsvoller. Von Hamburg gingen 1903: 126000 t nach der Oberelbe ab (gegen 1890: 17000 t und 1895: 80000 t). Hiervon blieben wohl 72000 t im Gebiet der mittleren Elbe. Außerdem sind seit Mitte der 90er Jahre umfangreiche Mengen nach Böhmen [1]) expediert: 1895 31000 t, 1903 49000 t. Seit derselben Zeit erweiterte der Oder-Spreekanal die Möglichkeit, die Oder von Hamburg auf dem Wasserwege zu versorgen; allein im ganzen gelangten 1903 nur 10800 t ins Odergebiet [2]). Man geht nicht fehl, wenn man die Ursache in dem Ausnahmetarif für Eisenerze (Schwefelkies) nach Oberschlesischen Hüttenwerken von 1894 und in der Ausdehnung des Rohstofftarifs auf alle Erze 1897 sieht, welche beide Stettin wie Danzig einen Vorsprung gegeben haben. Die letztere Ermäßigung ist dem Hamburger Hafen ganz beschränkt zu gute gekommen. Nach Böhmen und Mähren versenden die Elbhäfen auch jetzt keine Erze auf dem Bahnwege, und nach Sachsen und Thüringen [3]) blieben die Bahnverfrachtungen auf dem gleich niedrigen

[1]) Schandau zu Berg.

[2]) Eberswalde und Fürstenberg zur Oder; diese Notierungen decken sich im wesentlichen mit denen bei Rathenow zu Berg.

[3]) Verkehrsbezirk 18—20.

Niveau von 1890 (10000 t, 1903 12000 t), so daß also der Wasserweg demgegenüber nichts eingebüßt hat. Ein Vorteil des Tarifs von 1897 liegt ebensowenig in einer etwaig gestärkten Wettbewerbsfähigkeit Hamburgs gegen die Rheinmündungshäfen, denn die Verfrachtung aller Erze nach Rheinland-Westfalen erreichte 1903 knapp 3000 t[1]). Und wenn der Absatz in südwestlicher Richtung bei Eisenerzen von 17000 t auf 39000 t stieg, während „andere Erze" nur die Höhe von 14000 t[2]) (gegen 1890 12000 t) erreichten, so wird dies allein dem größeren Bedarf Hannovers verdankt. Die Steigerung seiner Erzeinfuhr verdankt Hamburg nach alledem voll der Elbe, die dementsprechend ihren Anteil[3]) von 39,1% 1890 auf 84,0% 1903 stetig vergrößerte.

Im Jahre 1903 wurden in Hamburg 125000 t Roheisen, allein aus England 102000 t seewärts importiert. Etwa 20000 bis 30000 t absorbierten die lokalen Industrien und 100000 t gingen weiter ins Binnenland, zu 90,7% (90300 t) per Elbschiff. Die Abfuhr auf der Elbe bewegt sich seit 1890 der seewärtigen Einfuhr parallel und erreicht gleich dieser im Jahre 1900 den höchsten Stand mit 250000 t. Vom Wasserversand waren 1903: 56000 t, das ist die Hälfte für das mittelelbische und speziell sächsische Industriegebiet bestimmt[4]), über Schandau nach Böhmen gelangten 25200 t und der Rest zu etwa 19000 t ins Gebiet der märkischen Wasserstraßen[5]). Die Eisenbahn tritt fast gar nicht in Konkurrenz mit der Elbe. Ihr bleiben nur die Absatzgebiete in Westdeutschland; so versandten die Elbhäfen 1903 dorthin[6]) 11100 t von überhaupt 17000 t. Dabei ist Harburg noch sehr interessiert, denn der Eisenbahnversand Hamburgs betrug 9300 t. Die Einfuhr von verarbeitetem Eisen aller Art, welche noch 1890 weit

---

[1]) Verkehrsbezirk 9—11, 21—28.

[2]) Verkehrsbezirk 9—11, 21—28.

[3]) Andere Erze, auch Schwefelkies (Tabellarische Übersichten).

[4]) In Magdeburg-Schönebeck, Wallwitzhafen und Dresden kamen zu Berg an: 40700 t.

[5]) Die zu Eberswalde und Fürstenberg zur Oder gemeldeten Mengen Roh- und Brucheisen sind wohl Abfälle Berlins.

[6]) Verkehrsbezirk 9—11, 21—28.

hinter dem Import des Rohstoffs zurückstand (91900 t), hat ihn neuerdings mit dem Aufschwung auf 180400 t 1903, bezw. 256000 t 1900 überholt. Etwa ein Drittel liefert Großbritannien in Form von Blechen und Maschinen (64000 t), es folgt Schweden mit 56000 t Stangen und Stahl, sowie die Rheinprovinz und Westfalen mit zusammen 48000 t, den Rest füllt Nordamerika mit der Einfuhr von Maschinen. Die Abfuhr der Eisenbahn ist inzwischen stabil gewesen: 1903 49600 t gegen 1890: 43400 t, während die Elbe die wachsenden Einfuhren des Seeverkehrs aufgenommen hat: 1890 12200 t; 1903 92900 t, das bedeutet einen Anteil von 65,2% (1890: 21,9%) [1]). Vorzugsweise hat sich der Wasserverkehr mit Berlin entwickelt; 1890 noch so geringfügig, daß die Durchgangsstelle zu Rathenow keine Anschreibung vornahm, wird er heute dort zu 60400 t (1903) notiert; in der gleichen Zeit wuchs der Versand nach der Mittelelbe von 9800 t auf 24700 t und in demselben Tempo der Durchgang bei Schandau: 1903 11900 t. Die Richtung der bahnwärts ausgegangenen Eisen- und Stahlfabrikate ist nicht einwandsfrei festzustellen, da mit der Ausbreitung der Eisenindustrie an der Unterelbe die Angaben über die Bahnabfuhr Hamburgs und die der gesamten Elbhäfen immer mehr auseinanderfallen. Wenn hier trotzdem die Eisenbahn ihren Versand in das weitere Elbgebiet [2]) nur von 22100 t auf 29900 t steigerte, so heißt das ein Unterliegen in der Konkurrenz. Unter den Mengen, welche sie nach den Landesteilen nördlich der Elbe befördert [3]), stecken sicher viele Waren, die der Elbhafen auf dem Landwege, besonders aus dem Rheingebiet, empfangen hat; mithin ist der Anteil des Schienenwegs an der Verteilung der seewärtigen Einfuhr mit 34,8% (1903) noch reichlich bemessen. Aus der Gruppe Eisen- und Stahlwaren sondern sich deutlich die Maschinen und Maschinenteile ab; sie wurden 1903 zu 44300 t eingeführt, ungefähr je zur Hälfte von Großbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika. Bei diesen empfindlichen, hochwertigen Gegen-

[1]) Diese Tendenz fehlt dem Elbverkehr Harburgs: ab zu Berg: 1895: 12100 t, 1900: 27900 t, 1903: 3400 t.

[2]) Verkehrsbezirk 1—4, 12—50, 52—55.

[3]) Verkehrsbezirk 5—7: 18400 t.

ständen hat der Schienenweg mit 66,6% 1903 (25400 t) sein Übergewicht besser gewahrt, doch verzeichnet der Wasserweg gegenüber seinem Rivalen auch hier einen Fortschritt von 14,8% zu 33,4%. Es ist beachtenswert, daß die Steigerung der Seeeinfuhr seit 1890 nur der Elbe zuzuschreiben ist, die ihren Versand von 4300 t auf 12700 t erhöhte. An sonstigen Metallen in rohem Zustande wurden 1903 43100 t Kupfer, überwiegend aus der Union[1]), und Blei zu 34600 t, davon 27600 t aus der Union und Mexiko, sowie 4500 t aus Australien eingeführt, an sonstigen unbearbeiteten Metallen zusammen 93100 t; gegen 20000 t 1890. In beiden Artikeln betreibt Hamburg einen schwungvollen Zwischenhandel nach den Ostseeländern. Es wurden 1903 20800 t Blei wieder ausgeführt, ebendarauf beruht zum größten Teil die Kupferausfuhr von 12400 t. Indessen steht der Hinterlandsverkehr keineswegs hinter dem Transitverkehr zurück; er hat sich für diese unedlen Metalle von 12600 t auf 51700 t entwickelt, woran sich der Wasserweg steigend zu 82,7% 1903 (gegen 53,8%) beteiligt. Die Abfuhr von Blei, nach der Mittelelbe bestimmt, macht ihm die Eisenbahn nicht strittig (95,2%). Inwieweit eine Konkurrenzierung der Elbe für Kupfer vorliegt, ist wegen der Mangelhaftigkeit der Statistik zweifelhaft[2]). Vermutlich ist ein Teil der bahnwärts versandten 7200 t Kupfer (21,4%)[3]) ins Elbgebiet bestimmt. Demgegenüber gehen allein zu Rathenow 1903 21000 t unedle Metalle (außer Eisen) zu Berg, die wir als Kupfer für die Berliner Elektrizitätsindustrie ansprechen dürfen. Nach vorstehendem ist die Einfuhr Hamburgs und der anderen Elbhäfen hinsichtlich der Verteilung der geringwertigen, schweren Massengüter, sowie für die Zunahme der Einfuhr an verarbeitetem Eisen fast ausschließlich auf die Binnenschiffahrt angewiesen. Nach der Erfahrung, daß die zeitweise Ermäßigung des Kohlenimporttarifs keine erhebliche

---

[1]) 30200 t.

[2]) Die Eisenbahngüterstatistik weist an rohen Metallen nur Blei und Zink aus.

[3]) Des gesamten Hinterlandsverkehrs nach den Tabellarischen Übersichten.

Wirkung ausübte, scheint hier die Bedeutung des Wasserwegs von der Handhabung der Tarifpolitik unabhängig zu sein.

Anders bei der zweiten großen Gruppe der Hamburger Einfuhrgüter, den Getreiden und Hülsenfrüchten, deren Gewicht von 692000 t 1890 auf 1926000 t 1903 gestiegen ist. Wenn hier die Elbe während der ganzen Zeit 93,3% (1890) bis 95,8% (1902) der Verteilung in das Hinterland bewerkstelligt, so ist ein gewichtiger Grund zweifellos die der Schutzzollpolitik angepaßte Tarifpolitik der preußischen Bahnen, welche das Getreide zu den hohen Normaltarifen (Spezialtarif I) von den Seehäfen empfangen. Nun im einzelnen: Von der Weizeneinfuhr stammten 1903 350000 t aus Amerika, 140000 t vom Schwarzen Meer[1]), sie betrug insgesamt 498000 t, hat sich mithin gegen 1890: 49000 t, verzehnfacht. Ein fühlbarer Bruchteil wird wieder exportiert (1903: 97000 t), ein anderes Quantum wird von der großen Mühlenindustrie verarbeitet, deren Produkte dem städtischen Konsum dienen, oder dem Hinterland und überwiegend dem Seeverkehr zugeführt werden. Der bedeutende Rest (1890: 9200 t, 1902: 284500 t, 1903: 182700 t) wird an das Inland weitergegeben. Die Eisenbahn beschränkt sich hierbei auf die Versorgung der benachbarten, auf dem Wasserwege nicht erreichbaren Provinzen, und nur wenn diese Gebiete, vor allem Schleswig-Holstein, infolge von Mißernten eine regere Nachfrage entwickeln, wie z. B. 1895, hebt sich der Versand auf 18000 t; gewöhnlich ist er minimal[2]). Die gewaltigen übrigen Mengen fördert allein die Binnenschiffahrt bergauf, so daß sie 1903 mit 99,0% gegen 63,0% 1890 der gesamten Abfuhr figuriert. Den größten Teil nimmt die mittlere Elbe zur Vermahlung auf[3]), so 1903: 151800 t; aber auch die märkischen Wasserstraßen mit Berlin haben ihre

---

[1]) Vereinigte Staaten von Amerika . . 269000 t
Argentinien . . . . . 76000 „
Schwarzes Meer: Rußland . . . . 126000 „
Rumänien . . . . 12000 „

[2]) Kaum 2000 t (1903: 1800 t).

[3]) Steigende Mengen insbesondere Dresden: 1890: 16300 t, 1903: 49300 t (nur symptomatische Bedeutung). Mittlere Elbe insgesamt 1890: 4900 t nach den Tabellarischen Übersichten.

Bezüge von der Elbe her auf 81700 t 1902 und 26300 t 1903 gebracht[1]). Der praktisch ausschließlich von den Häfen des Schwarzen Meeres eingeführte Roggen (1895: 473000 t, 1902: 337500 t, 1903: 185300 t)[2]) geht in stärkerem Maße unverarbeitet ins Binnenland weiter, ebenso ist die Wiederausfuhr mit 31600 t 1903 viel geringfügiger als beim Weizen. Die Bahnabfuhr gestaltet sich analog, ja die Beschränkung auf die umliegenden Gebiete ist gar noch strenger. Unbestritten besorgt die Elbe den Absatz der Roggeneinfuhr zu 97,1% (1890: 99,7%), indem sie 1903: 98000 t, 1902: 225800 t und 1890: 234300 t ausführte. Der Versand nach der Havel und Spree ist besonderen Schwankungen ausgesetzt[3]), da er sehr von dem Ernteausfall der Mark und der östlichen Provinzen abhängt. Mehl und Mühlenfabrikate, unter denen das aus der Union stammende Weizenmehl (1903 61000 t von 69000 t) die Hauptrolle spielt, wurden 1903 zu 82500 t seewärts eingeführt[4]). Die mit der Eisenbahn und auf der Oberelbe abgeführten Mengen, die der Entwicklung des seewärtigen Eingangs stetig gefolgt sind: 1903: 81200 t[5]), sind sicher nicht sämtlich überseeischen Ursprungs. Aber wenn auch zum Teil die importierten Mühlenfabrikate in Hamburg konsumiert sind und zum Teil die Abfuhr in das Binnenland auf die Vermahlung im Hafengebiet zurückgeführt werden muß, so ist dies doch bei derartig vertretbaren Gütern für unsere Zwecke ziemlich gleichgültig. Wir können ruhig den Anteil der Elbe an dem Hinterlandsverkehr von 90,1% auf die Seeeinfuhr beziehen, und zugleich die Steigerung um fast 10% seit 1890 (81,1%) hervorheben. Der kaum der Erwähnung bedürftige Bahnversand, im ganzen 1903 8500 t, vollzieht sich nur als Verkehr mit den nahen Elbufern, mit den

---

[1]) Rathenow zu Berg; für 1890 wird bergwärts kein Weizen ausgewiesen.

[2]) Davon von russischen Schwarzmeerhäfen 152000 t
„ Rumänien . . . . . 20000 „

[3]) Rathenow zu Berg: 1895: 170000 t, 1900: 22000 t, 1902: 105000 t.

[4]) Gegen 1890 nur 4800 t.

[5]) Gegen 1890 nur 7700 t.

Provinzen Schleswig-Holstein und Hannover[1]). Die Verfrachtungen der Elbe sind für die gleichen Gebiete wie die des Brotgetreides bestimmt. Im Jahre 1903 gingen 37200 t, 1902 gar 86900 t über Rathenow zu Berg, die wohl in der Provinz Brandenburg und Berlin verzehrt wurden; unter den 22700 t, welche 1902 durch den Oder-Spreekanal zur Oder gelangten, ist die Elbmündung wahrscheinlich mit 19000 t[2]) vertreten gewesen; ähnlich wird es mit der Durchfuhr zu Eberswalde zu Tal von 13000 t bestellt sein. Die fehlenden Mengen, zusammen mit dem Abgang zu Harburg: 12700 t und Lübeck 2900 t, sind in den Häfen der Mittelelbe abgeladen, das sind 1903: 49700 t[3]). Reger unterstützt die Eisenbahn die Einfuhr von Kleie, welche von 23700 t 1890 auf 180500 t angewachsen ist. Über 100000 t lieferte Amerika[4]), außerdem England, Norwegen, Rußland (Schwarzes Meer) und Britisch Ostindien je 10—15000 t. Ihr fallen 70600 t zu, die sie dem Bedarf der nahen Verkehrsbezirke 5—7 und 9—11 verdankt. Mit der Elbe nimmt sie den Wettbewerb nur matt auf. Von den bahnwärtigen Versendungen der Elbhäfen, welche zusammen das doppelte Quantum, 134000 t, verfrachten, entfallen 11000 t auf das Elbgebiet und das östliche Deutschland. Dagegen gehen allein von Hamburg 92800 t elbaufwärts, so daß für diesen Platz die Flußschiffe immer rund die Hälfte abführen[5]) (1890: 50,5%; 1903: 56,8%). Die seewärtige Einfuhr von Gerste, als deren Ursprung das Gebiet des Schwarzen

---

[1]) Die Eisenbahngüterstatistik gibt den Versand aller Elbhäfen 1903 auf 32900 t, woran sich Altona und Harburg stark beteiligen. Er richtet sich nach Verkehrsbezirk 5—7: 17000, und Verkehrsbezirk 9—11: 14200 t. Also auch hier bleibt der Versand ins eigentliche Elbgebiet und nach dem Osten minimal.

[2]) Berlin durch zu Berg.

[3]) Leider können zur Bestätigung die Eingänge zu Berg der Häfen von Magdeburg bis Dresden (1903: 221000 t) nicht herangezogen werden, da sie völlig von dem Quantum abhängen, das Berlin durch den Plauer-Kanal zur Elbe schickt.

[4]) Davon Vereinigte Staaten von Amerika 19000 t, Argentinien 79000 t.

[5]) Weiteres ist wegen der Reichsstatistik, die den Artikel überhaupt vernachlässigt, nicht zu erfahren.

Meeres zu nennen ist, macht über ein Viertel der ganzen Getreidezufuhr aus (1890: 131600 t; 1903: 570000 t) [1]) aus. Sie wird zur Hälfte im Stadtbezirk konsumiert oder reexportiert; die andere Hälfte (1890: 91400 t; 1903: 240400 t) verteilt die Elbe zu 96,4% (1890: 94,4%). In der Hauptsache verbleiben diese Mengen in den Bezirken der mittleren Elbe, nämlich 203400 t, wovon allein in Magdeburg-Schönebeck 115900 t zu Berg eintreffen, und nur 28500 t gelangen über Rathenow ins Gebiet der märkischen Wasserstraßen. Die Gersteabfuhr der hamburgischen Bahnen erreicht knapp 9000 t, die ausschließlich in Schleswig-Holstein und Hannover abgeladen werden [2]). Darunter ist die österreichische Brau- und Futtergerste mitgezählt, die aus dem Elbkahn umgeschlagen ist. Die verhältnismäßig geringe Einfuhr von Hafer 1903: 57800 t, von ihnen 50000 t aus der russischen Ostsee, wird vorwiegend in Hamburg selbst verfüttert; was binnenwärts ausgeht (1903: 27600 t) wird von der Elbschiffahrt [3]) befördert, und zwar abzüglich 11300 t, die über Rathenow Berlin aufsuchen, zur mittleren Elbe. Neuerdings hat sich die Einfuhr des Mais mit 820800 t 1900 und 564200 t 1903 den ersten Platz in der Getreideeinfuhr Hamburgs erobert. Neben Amerika kommt in weitem Abstande nur das Schwarze Meer als Herkunftsgebiet in Frage [4]). Im letzten Jahre wurden 133500 t im Transitverkehr seewärts verschifft, vom übrigen Quantum wurden 342700 t ins Hinterland abgesetzt (gegen 211400 t 1890). Die Eisenbahnen führten nur 22300 t ab, nicht mehr als ihnen schon 1890 zugefallen war (24700 t), die fast ausnahmslos in Schleswig-Holstein und Hannover blieben [5]). Anderer-

---

[1]) Davon Rußland (Schwarzes Meer): 538000 t, Rumänien 27000 t.

[2]) Die Elbhäfen versenden bahnwärts 1903: 38100 t; davon verbleiben in den Verkehrsbezirken 9—11 und 5—7: 38000 t.

[3]) Zu 96,3%; 1900: 99,2% von 45000 t.

[4]) Vereinigte Staaten von Amerika 1903 347000 t
Argentinien . . . . . 169000 „
Schwarzes Meer: Rußland . . . . 21000 „
Rumänien . . . . 16000 „

[5]) Für alle Elbhäfen (nebst Hamburg besonders Harburg) werden 58800 t Mais ausgewiesen; von ihnen gehen nach Verkehrsbezirk 5—7 und 9—11: 49300 t.

seits stieg der Versand auf der Wasserstraße stetig von 186 600 t auf 320 500 t, und infolgedessen ihr Anteil auf 93,5% 1903 (1890: 88,3%). Über die Verteilung des Wasserversands kann ich nur im Zusammenhang mit den fehlenden Getreidearten und Hülsenfrüchten Auskunft geben, die 1903 zu 52 800 t als Buchweizen, Hirse, Bohnen, Erbsen etc. besonders vom Schwarzen Meer und der Ostsee importiert wurden [1]). Von den 341 000 t Mais, anderem Getreide und Hülsenfrüchten [2]), welche Hamburg elbaufwärts verließen, waren 80 000 t [3]) für Berlin und die Mark bestimmt, 23 000 erreichten über Eberswalde und Fürstenberg die Oder, und der Rest, 245 000 t, blieb im Elbgebiet, von denen 13 000 t die österreichische Grenze passierten.

Die Einfuhr der Ölfrüchte zerfällt ungefähr zu gleichen Teilen in Ölnüsse und Kopra, welche in Afrika (161 000 t) und Ostindien (35 000 t) erzeugt werden, und Ölsaat, vorzugsweise Leinsaat aus Britisch Ostindien (105 000 t) und Argentinien (82 000 t), sowie Raps- und Rübsaat aus Britisch Ostindien (47 000 t); sie stellt sich im ganzen auf 484 000 t 1903 (1890: 93 000 t). Teils werden sie in Hamburg, teils in den großen Harburger Ölmühlen verarbeitet; im Anschluß an den hierdurch leistungsfähigen Markt hat sich ein lebhafter Zwischenhandel zur See entwickelt, der heute 82 400 t umfaßt. Nicht minder bedeutsam für die seewärtige Einfuhr ist der Versand in das Hinterland mit 171 700 t geworden [4]). Er beruht völlig auf den Leistungen der Binnenschiffahrt [5]). Das Hauptziel der Verladungen ist die mittlere Elbe mit ca. 85 000 t; 25—27 000 t gehen über Rathenow nach Berlin oder weiter zur Oder [6]). Steigende Mengen scheinen in letzter Zeit nach

---

[1]) Hirse (Schwarzes Meer) . . . . . 17 000 t
Buchweizen (russ. Ostsee) . . . . . 10 000 „
Bohnen (Chile, preuß. Ostsee, Rumänien) . 8 400 „
Erbsen (preuß. und russ. Ostseehäfen) . . 9 700 „

[2]) Die Binnenschiffahrtsstatistik vereinigt Mais und anderes Getreide.

[3]) Rathenow zu Berg abzüglich Eberswalde und Fürstenberg zur Oder.

[4]) Sämereien aller Art, auch Ölnüsse und Kopra.

[5]) Ölnüsse . . . 64 000 t = 99,9% der Abfuhr
Ölsaat . . . 76 200 „ = 99,7 „ „ „

[6]) Eberswalde zu Tal: 14 100 t, Fürstenberg zur Oder: 7700 t.

Böhmen zu gelangen, wohin noch 1890 der Versand unwesentlich war (1903 Schandau z. B. 63800 t)[1]. Inwieweit nun die in den Elbhäfen hergestellten fetten Öle in das Inland übergehen, bleibt infolge des gleichzeitigen Durchgangsverkehrs in Ölen und Fetten ungewiß. Dieser Import belief sich 1903 auf 186700 t (1890: 123900 t) und setzte sich aus Schmalz: 55000 t (Vereinigte Staaten von Amerika), Margarine (12500 t Vereinigte Staaten von Amerika), Talg 12000 t (Amerika und England), Tran 13000 t (Japan, Norwegen, England), sowie je gleichen Mengen Baumwollensaatöl (Vereinigte Staaten von Amerika und England), und Kokosnußöl aus Britisch Ostindien zusammen. Dagegen wurden mit der Eisenbahn und auf der Oberelbe 114700 t abgesetzt, per Elbschiff zu 75,0% gegen 65,8% 1890. Die Notierungen des Binnenschiffahrtsverkehrs widerstreben der Vereinigung zu einem einheitlichen Bilde[2]. Wir können deshalb nur schätzen, daß der größere Teil über Rathenow nach Berlin und durch den Oder-Spreekanal zur oberen Oder[3] geleitet worden ist, und daß, nach den Notierungen des Hafenverkehrs zu urteilen, besonders Dresden[4] wachsende Quantitäten aufgenommen hat. Ähnliche Schwierigkeiten bereitet die Eisenbahngüterstatistik, indem sie Harburg einbegreift, und deshalb fast den doppelten Versand wie die Tabellarischen Übersichten ausweist. Doch sie lehrt wenigstens, daß die Eisenbahn dem Wasserweg nur ganz beschränkt Konkurrenz bereitet, denn von dem gesamten Versand der Elbhäfen: 1903: 53100 t entfallen 39100 t auf Süd- und Westdeutschland, sowie Schleswig-Holstein[5]. Die im Jahre 1903 (189400 t) binnenwärts ausgeführten Ölkuchen werden zu 62,6% (1890: 56,4%) von der Elbschiffahrt be-

[1]) Mehr ist nicht anzugeben, da die Angaben über Ölsaaten sehr unsicher sind und sich oft widersprechen.

[2]) Die Durchfuhr bei Rathenow betrug 1903: 100000 t, während von Hamburg und Harburg (17200 t) nur gerade ebensoviel (103000 t) abgemeldet waren. Obenein kamen in den Häfen von Magdeburg bis Dresden rund 26000 t fette Öle und Fette zu Berg an, und bei Schandau passierten außerdem noch 19000 t.

[3]) Fürstenberg zur Oder 1900: 24800 t.

[4]) Dresden an zu Berg: 1890: 4800 t, 1903: 13000 t.

[5]) Verkehrsbezirk 5—7, 21—36.

wältigt, sie gehören wohl ohne Zweifel zu der 245 000 t (1890: 117 000 t) hohen Seeeinfuhr, deren Herkunft in Nordamerika[1]) (145 000 t), Frankreich (44 000 t) und Britisch Ostindien (20 000 t) zu finden ist. Über den Verbleib der Flußabfuhr sind keine Ziffern bekannt, ebensowenig auch über den umfangreichen Versand Harburgs auf der Süderelbe[2]). Und weil der Versand der Elbhäfen wesentlich durch die Produktion dieser Stadt bedingt ist, bringt die Eisenbahngüterstatistik keine Ausweise, die in Parallele mit dem Wasserversand gestellt werden könnten.

Während die deutschen Eisenbahnen es hinsichtlich der vorstehenden Güter ganz allgemein abgelehnt haben, die Interessen der Seehäfen zu vertreten, um nicht die Absichten der deutschen Schutzzollpolitik zu durchkreuzen[3]), haben wir jetzt Warengruppen zu erörtern, für die sie der Seeeinfuhr ihre Unterstützung in Gestalt billiger Seehafenausnahmetarife leihen, mögen diese nun als ein wertvolles Geschenk an die heimische Landwirtschaft gedacht sein, wie beim Tarif für Düngestoffe, oder wie bei den Ausnahmetarifen der meisten kolonialen Produkte nach Rheinland-Westfalen und Süddeutschland als Waffe gegen die ausländischen Rheinmündungshäfen und die Rheinschiffahrt oder endlich gegen den Wettbewerb der Häfen des Mittel- und Schwarzen Meeres in Österreich-Ungarn und Rußland. Bei den letzteren kann die preußische Verwaltung ihre Nebenabsicht gegen die Elbschiffahrt nur unvollkommen unter der Fürsorge für die deutschen Nordseehäfen verstecken. Als Guano (Peru (12 000 t), Chilisalpeter (366 000 t) und Phosphate aller Art (Vereinigte Staaten von Amerika 123 100 t, Algier und Tunis 49 000 t) wurden im Jahre 1903 620 000 t künstliche Düngemittel in Hamburg eingeführt, und zu 489 200 t ins Inland verbracht; der Rest wurde größtenteils seewärts nach den Gestaden der Ostsee

---

[1]) Hauptsächlich Baumwollensaatmehl.

[2]) Im Warenverzeichnis der Reichsstatistik fehlt Ölkuchen. Per Eisenbahn versenden die Elbhäfen 194 000 t Ölkuchen, von denen Hamburg nur 71 000 t liefert.

[3]) Ausgenommen Hafer, Mais und Ölsaat, sowie fette Öle und Fette nach Rheinland-Westfalen, die von deutschen Seehäfen zum Streckensatz von 3,3, statt 4,5 Pfg. befördert werden.

exportiert. An der Versendung beteiligte sich die Eisenbahn mit 142 900 t. Es hält schwer, über ihren Verbleib zahlenmäßig Rechenschaft zu geben, da die gesamten Elbhäfen das doppelte Gewicht (293 600 t) absenden [1]). Wertvoll ist die Tatsache, daß sie gleich der Bahnabfuhr Hamburgs seit der Einführung des Rohstofftarifs für gewisse Düngemittel 1890 (244 100 t) stationär ist, und daß sich seitdem ihr Schwergewicht allmählich verschoben hat. Der Versand nach Hannover [2]) ist wahrscheinlich unter dem Andrängen Bremens von 94 300 t 1890 auf 62 700 t 1903 gesunken; ebenso der Versand in das Elbgebiet [3]) von 52 700 auf 28 200 t unter dem Wettbewerb des Wasserwegs. Nunmehr vollzieht sich der Versand überwiegend nach den nahen landwirtschaftlichen Gegenden Schleswig-Holsteins und Mecklenburgs. Außerdem wuchs durch den auf Düngemittel, die unmittelbar in den Konsum übergehen, gewährten Tarifabschlag von 20 % die Verladung nach der Provinz Brandenburg [4]), und insbesondere nach Posen und Pommern (Verkehrsbezirk 1—4, 12—15: 29 600 t 1890; 67 000 t 1903). Die Elbschiffahrt allein hat den Verkehrsbereich Hamburgs auf Böhmen ausgedehnt (Schandau durch zu Berg 1890: 6600 t; 1903: 90 400 t) und mit den 221 500 t, welche an der Mittelelbe verbleiben, ist sie dort völlig Herrin der Situation. Aber auch im Gebiet östlich der Elbe hat sie neben der Eisenbahn Fortschritte gemacht, denn der Durchgang zu Rathenow stieg von 4100 t 1890 auf 75 200 t 1902 und zugleich gingen durch den Oder-Spreekanal 36 000 t zur Oder. Daraus folgt, daß die Eisenbahntarifpolitik dem Wasserverkehr auch in dieser Richtung keinen Abbruch getan, sondern ihre Sendungen den Ostseehäfen Danzig und Stettin entzogen hat. Im ganzen hat die Elbe ihren Anteil an der Abfuhr Hamburgs von Düngemitteln von 60,1 % 1890 auf 70,8 % 1903 erhöht. Auf der Elbe basiert ferner der Hinterlandsverkehr Hamburgs in Gummi und

---

[1]) Der Unterschied wird Harburg zuzuschreiben sein.
[2]) Verkehrsbezirk 9—11.
[3]) Verkehrsbezirk 18—20, 52—55.
[4]) Verkehrsbezirk 16, 17: 1890: 10 200 t, 1903: 29 200 t.

Gummiharzen, die zu 95300 t[1]) insbesondere von Amerika (64500 t) und Afrika eingeführt worden sind[2]), mit 88,3 % 1903 = 54600 t (gegen 83,8 % 1890). Leider können wir die Verteilung nur in Verbindung mit der Abfuhr von Teer, Pech und Asphalt verfolgen, die zu 51400 t 1903 (1890: 16800 t) in Hamburg eingingen und sich in noch stärkerem Masse dem Wasserweg zuwenden[3]). Von der Abfuhr auf der Oberelbe in der Höhe von 99800 t, wozu noch 12300 t der Süderelbe gerechnet werden müssen, wurden 41400 t (gegen 8000 t 1890) bei Rathenow zu Berg gemeldet; kleinere Beträge, etwa 7000 t, nehmen ihren Weg zur oberen Oder[4]), während der Rest in Berlin und Umgegend abgesetzt wird. Die Versorgung der mittelelbischen Industrie hat dagegen nach den übereinstimmenden Angaben über den Durchgangs- und Hafenverkehr wenig zugenommen (1890: 32000; 1903: 49000 t). Bemerkenswerterweise erreicht die Abfuhr über Schandau nach Böhmen 18700 t. In allen diesen Gebieten, die der Elbschiffahrt überhaupt zugänglich sind, beherrscht sie trotz der Ausnahmetarife für Harz und Pech[5]) völlig den Versand. Dem Schienenweg bleiben nur die seltenen Transporte nach Westdeutschland, wo die Konkurrenz Bremens bald Einhalt gebietet. Sie beschränkt die Verfrachtungen sogar empfindlich für die nächste Provinz Hannover auf 5900 t[6]); (1890: 5000 t). Auch die Versendungen nach dem Norden über Lübeck[7]) sind der Bahn nunmehr bestritten, nachdem der Elbe-Travekanal

---

[1]) Gegen 1890: 34600 t.

[2]) Davon wurden 61800 t mit den Eisenbahnen und der Oberelbe abgeführt, 25700 t erscheinen wieder als Ausfuhr seewärts.

[3]) An Teer etc. empfing Hamburg seewärts 1903 besonders Asphalt 47000 t, besonders aus Italien. Von der Abfuhr binnenwärts an Harz, Teer, Asphalt etc. von 1903: 108300 t benutzten 92,2 % die Elbe.

[4]) Berlin durch zu Berg; die Notierungen zu Fürstenberg sind durch die Produktion Berlins beeinflußt. Ebenso besteht der bedeutende Durchgang zu Eberswalde hauptsächlich aus Teerprodukten der Berliner Gaswerke.

[5]) Ausnahmetarif der deutschen Nordseehäfen seit 1884: Streckensatz 3,25—3,65 Pfg.

[6]) Verkehrsbezirk 9—11.

[7]) Verkehrsbezirk 5—7: 1903: 10800 t.

etwa 2400 t an sich gerissen hat. Die Einfuhr von Petroleum und anderen Mineralölen hat sich mit 417400 t 1903 gegen 1890 verdreifacht (150700 t). Raffiniertes Petroleum ist darunter mit 332500 t vertreten, welches in erster Linie aus der Union, sodann von den Häfen des Schwarzen Meeres importiert wird [1]). In umgekehrtem Verhältnis sind obige Gebiete an der Einfuhr von Mineralschmierölen (1903: 95000 t) beteiligt [2]). Wegen der Steigerung ist jedoch zu berücksichtigen, daß ein bedeutender Teil derselben auf Kosten Altonas und Harburgs erfolgt ist, deren Hafeneinrichtungen nicht mit den Anforderungen der Neuzeit Schritt gehalten haben [3]). Der seewärtige Eingang Hamburgs erscheint zu $^2/_3$—$^3/_4$ im Hinterlandsverkehr wieder. Der Seeexport übersteigt auch heute nicht ein verhältnismäßig geringes Maß (1903: 22100 t raffiniertes Petroleum). Der Bahn [4]) fallen einmal die Mengen zu, deren die anliegenden Landesteile steigend bedürfen. In die Verkehrsbezirke 5—7 versendet sie 1903 23700 t (1890: 17000 t), für den hier einbegriffenen Verkehr nach Lübeck wird sie durch die neue Wasserverbindung nicht unerheblich beeinträchtigt [5]). Fast ebensoviel (20500 t) beträgt ihr Absatz auf dem linken Elbufer nach der Provinz Hannover (Verkehrsbezirk 9—11), den sie seit 1890 (7000 t) auf Kosten Bremens errungen hat. Andererseits ist durch besondere Ausnahmetarife [6]) Hamburg in der Lage,

---

[1]) Vereinigte Staaten von Amerika . . 253900 t
Schwarzes Meer: Rußland . . . . 52800 „
Rumänien . . . . 15800 „

[2]) Russ. Schwarzes Meer . . . . . 47500 t
„ Ostsee . . . . . 8100 „
Vereinigte Staaten von Amerika . . 34700 „

[3]) Die direkte Seeeinfuhr Altonas betrug 1890: 114000 t; heute ist sie minimal. Während noch 1890 von Harburg 125000 t Petroleum elbaufwärts befördert wurden, wird dort heute kein Petroleum mehr notiert.

[4]) Der hier herangezogene Verkehr der Elbhäfen ist stets etwa $^1/_3$ größer als der Hamburgs.

[5]) Lübeck: Elbe-Travekanal an zu Tal: 1903: 3300 t.

[6]) Ausnahmetarif von deutschen Nordseehäfen 1884: 3,5 Pfg. Streckensatz; 1889 weiter ermäßigt auf 2,2 Pfg., vgl. Aftalion a. a. O. S. 185 und Jahresbericht der Handelskammer zu Ruhrort für 1899/1900, S. 50 und 51, Wiedenfeld a. a. O. S. 322—324.

seinen Einfluß nach Westfalen und der Rheinprovinz auszudehnen: Verkehrsbezirk 21—28: 16000 t 1903 gegen 6000 t 1890. Immerhin umfaßt der Bahnversand Hamburgs nur bescheidene Summen: 1903 54500 t [1]). Im weiteren Elbgebiet versagt die Eisenbahn ganz [2]). Hier ist der Seeverkehr ganz auf die Mitwirkung der Elbschiffahrt angewiesen. Über Rathenow wurden 1903: 95400 t Petroleum zu Berg gefahren, davon nahm die Provinz und Berlin etwa 80000 t auf und 13100 t gingen durch den Oder-Spreekanal zur oberen Oder. Die größere Hälfte des Bergverkehrs der Elbmündungshäfen war für die Mittelelbe bestimmt: 157000 t (gegen 112000 t 1890), ein Aufschwung, der durch die Verkehrsgestaltung in Magdeburg und Dresden bestätigt wird [3]). Der Wasserverkehr nach Böhmen (Schandau zu Berg 9300 t) ist deshalb bemerkenswert, weil die Bahn trotz der gewährten Ausnahmefrachten nach Österreich-Ungarn und Galizien nicht konkurrieren kann. Mithin ist der Anteil der Elbe an der Verteilung des Petroleums seit 1895 konstant auf 83 % zu bemessen (1903: 82,7 %).

Bei den eigentlichen Kolonialwaren, wie Kaffee, Reis, Wein, Tabak u. s. f. hat der Zwischenhandel zur Ostsee seine frühere Bedeutung bewahrt, wie im ersten Abschnitt bereits dargelegt wurde, und in Kaffee etc. — es wurden 212000 t Kaffee und 34000 t Kakao mit Mittel- und Südamerika als hauptsächlichem Bezugsland, sowie 3500 t Tee aus China und Ostindien importiert — haben wir sogar den dem Hamburger Seeverkehr sonst fremden Fall, daß der Transitverkehr stärker zugenommen hat als der Hinterlandsverkehr. Die Ausfuhr zu See stieg 1890—1903 von 36400 t auf 105300 t; der Ausgang per Eisenbahn und Wasserstraße aber nur von 63500 auf 102000 t. Der Bahnversand ist nach den Tabellarischen

---

[1]) Elbhäfen insgesamt: 75200 t.

[2]) Die 9000 t, welche die Elbhäfen in die Verkehrsbezirke 18—20 bahnwärts schickten, bestehen zum Teil aus Maschinenölen etc.

[3]) Für 1890 muß natürlich der bedeutende Verkehr der Süderelbe berücksichtigt werden. In Magdeburg und Dresden kamen zu Berg an: 1890: 44300 t, 1903: 69500 t. Im obigen sind die Zahlen der Reichsstatistik herangezogen, da sie besser zu den Notierungen der übrigen Durchgangsstellen passen.

Übersichten seit 1895 (57 300 t) in steter Abnahme begriffen und nähert sich mit 43 100 1903 dem Stande des Jahres 1890 (41 900 t). Da die Eisenbahngüterstastitik für die Elbhäfen ganz abweichende, wesentlich niedrigere Ziffern liefert [1]), entzieht sich die Richtung dieses Rückgangs der näheren Kenntnis. Aus dem gleichen Grunde kann ich mich über die Verteilung der Bahnabfuhr nur sehr allgemein äußern. Über die Hälfte des hier ausgewiesenen Kaffees sind nach West- und Süddeutschland bestimmt [2]), davon nach letzteren Bezirken auf der Basis von Ausnahmetarifen über zwei Drittel; kleinere Quantitäten gehen nach dem nahen Schleswig-Holstein, Mecklenburg und Lübeck. Die fehlende kleinere Hälfte empfängt das Elbe- und Odergebiet, vornehmlich das Königreich Sachsen. Demgegenüber befördert der Wasserweg zur mittleren Elbe etwa 27 600 t, während unter der Wirkung des billigen Tarifs nach Österreich-Ungarn die Vorherrschaft von 1890 an die Eisenbahn abgetreten wurde [3]). In den Gebieten normaler Tarifbildung, im Gebiet der märkischen Wasserstraßen und Ostdeutschland hat der Wasserversand seine führende Stellung behauptet: 10 600 t liefert er nach der Provinz Brandenburg, 8600 t über Fürstenberg nach Schlesien und mit 4500 t trägt er den Einfluß Hamburgs ins untere Tal der Oder und Warthe. Trotz der niedrigen Tarife für den Verkehr zwischen Lübeck und Hamburg hat der Elbe-Travekanal mit 6900 t dem gleichlinigen Bahntransport empfindlichen Abbruch getan, und es scheint, als wenn hier die Ursache für den rückgängigen Bahnversand Hamburgs zu finden ist, die dazu beigetragen hat, den Anteil des Wasserwegs von 34,0 % 1890 und 29,7 % 1895 auf 57,7 % 1903 zu heben. Die Einfuhr an Reis aus Indien und Siam [4]), 172 900 t betragend, wird in den Fabriken des Freihafens konsumfähig gemacht und geht als geschälte

---

[1]) 1890: 21 200 t, 1903: 32 700 t.

[2]) 18 200 t; davon Verkehrsbezirk 21—36, 56, 57: 13 600 t. (Streckensatz: 3,5 Pfg. statt 6 Pfg.) Verkehrsbezirk 5—7: 6500 t.

[3]) Abgesehen von den unkontrollierbaren Mengen, welche in den sächsischen Elbhäfen für Böhmen umgeschlagen wurden.

[4]) Von Bremen kommen 22 000 t; eine Nachwirkung seines straffen Eigenhandels und der guten Schiffahrtsverbindung mit diesen Ländern.

Ware oder Reismehl überwiegend auf dem Seewege nach den Ostseeländern wieder aus (1903: 119000 t). Die Abfuhr in das Hinterland beschränkt sich infolge der Bremer Konkurrenz auf das Elbgebiet. So kommt es, daß die Elbe in der Abfuhr von 41100 t 1903 ganze 95,3 % beansprucht; bei Rathenow gingen 9100 t zu Berg, mit denen sie über Berlin hinaus die oberen Odergebiete zu 4700 t (Fürstenberg zur Oder) versorgte. Ebenso erhält sich Hamburg nur vermittels der Binnenschiffahrt seinen Verkehrsbereich in Böhmen und dem entfernteren Österreich (Schandau durch zu Berg 15200 t) [1]). Die bedeutenden Mengen Rohtabak des seewärtigen Eingangs (1890: 27200; 1902: 48300 t) verdankt Hamburg vor allem seinen dem Schwesterhafen Bremen überlegenen Schiffahrtsverbindungen mit den amerikanischen Produktionsländern (22000 t 1903 von 38100 t), welche den Bremer Eigenhandel nötigen, einen Teil seines Imports über Hamburg an sich zu ziehen [2]), wie denn auch die Seeausfuhr mit der wachsenden Einfuhr fortgeschritten ist (1890: 14200 t; 1902: 22000 t). Von der seit 1890 zwischen 9000 und 11000 t schwankenden Eisenbahnabfuhr dient die Hälfte der einfachen Überleitung nach den Fabriken des Weserhafens. Trotz des Seehafenausnahmetarifs fallende Mengen nehmen die Rheinlande und Süddeutschland auf (1890: 2200; 1903: 1400 t), und dessen einziger Erfolg beruht in der Abfertigung von 1400 t 1903 nach den Ländern der österreichischen Krone. Er konnte aber nicht verhindern, daß der Elbverkehr nach Böhmen auf 5300 t (Schandau zu Berg gegen 2700 t 1890) anwuchs. Geringere Mengen gelangen wasserwärts zur mittleren Elbe [3]). Wegen ungenauer Notierungen wissen wir den Bezug Berlins nicht; für die Oder läßt sich indessen nachweisen, daß in den letzten Jahren steigende Mengen nach Schlesien verfrachtet wurden [4]).

---

[1]) Denn vermittels des Ausnahmetarifs (wie des für Kaffee) dringt keine Tonne Reis von Hamburg dorthin.

[2]) Ein besser ausgebauter Schiffahrtsdienst Bremens sowie Amsterdams mit den indischen Ländern zwingt Hamburg, von ihnen 5600 resp. 2800 t Rohtabak zu beziehen.

[3]) Wo Dresden 1903: 2500 t empfing.

[4]) Zuletzt Fürstenberg zur Oder 1500 t.

Danach hat allein die Binnenschiffahrt die Steigerung des Hinterlandsverkehrs auf 17700 t (1903) gegen 14800 t 1890 ermöglicht, indem sie ihren Anteil von 24,6 % auf 50,4 % verbesserte. In Bezug auf Wein, welcher 1903 zu 32100 t besonders aus Frankreich, Spanien und der Rheinprovinz eingeführt wurde, ist die Bedeutung des Transitverkehrs zur See nicht völlig so groß, doch ist er [1]) mit $^2/_3$ des Hinterlandsverkehrs der Erwähnung bedürftig. Wie beim Tabak hat sich die Elbe immer mehr der Abfuhr bemächtigt (1890: 39,0 %; 1903: 62,4 %), wobei seit 1900 die Leistung der Eisenbahn sogar auffällig sinkt: 1890: 9500 t; 1903: 6700 t. Dieses Übergewicht ist durch den Elbe-Travekanal herbeigeführt, der der Bahn im letzten Jahre 1300 t entzog, indem der Bahnversand in der Zwischenzeit um diesen Betrag sank [2]). Die beträchtliche Einfuhr an Spiritus und Spirituosen (1903: 16800 t), zu der die preußischen Ostseehäfen 10900 t Spiritus stellen, wird getragen durch eine rege Wiederausfuhr zur See. Der Hinterlandsverkehr von 3800 t, davon 21,2 % per Elbschiff, ist nur dieser flüchtigen Erwähnung wert. Konnten wir bei den bisher behandelten Nahrungs- und Genußmitteln von einer überragenden und dabei noch steigenden Beteiligung der Elbe berichten, so ist für zwei weitere Artikel dieser Gruppe das Gegenteil der Fall. Die Fischeinfuhr steigt 1890/1903 von 56300 auf 96200 t; davon im letzten Jahre 55800 t Heringe aus England [3]), Niederland, Norwegen und den deutschen Ems- und Weserhäfen, 22300 t frische Fische aus England und Norwegen und 11400 t getrocknete Fische aus dem letzteren Land. Dieser Steigerung entspricht vor allem ein wachsender Konsum Hamburgs, und ein Wachstum der Verladung binnenwärts von 47900 auf 55200 t [4]), an denen sich der Wasserweg von 67,4 % auf 56,9 % sinkend beteiligt. Eine schon an sich unwahrscheinliche verminderte

---

[1]) 1903: 13000 t.

[2]) Verkehrsbezirk 5—7: 1900: 2900 t, 1903: 1300 t.

[3]) England 28000 t.

[4]) Die Ausfuhr zur See erhöht sich nur langsam von 12100 t auf 18100 t.

Leistungsfähigkeit der Elbe wird durch die Tatsache hinfällig, daß von den seit 1890 eingeführten 45—65 000 t Heringen die Elbe steigende Mengen, nämlich zuletzt 79,3 %, gegen 1890 75,2 % aufgenommen hat [1]). Mithin erklärt sich die relative Abnahme der Flußschiffahrt durch die fortgesetzt steigenden Quantitäten frischer Fische, die zumal zur Sommerszeit eine besonders schnelle und gekühlte Beförderungsgelegenheit erheischen. Diese Annahme wird durch die Richtung des Versands nur bestätigt. Die elbwärts beförderten Mengen, nur Heringe, sind überwiegend zur Mittelelbe bestimmt (1903: 21 800 t), wachsende Mengen gehen über Schandau und Rathenow hinaus und konkurrieren mit dem hier gleichfalls gesteigerten Bahntransport [2]). Die Veränderung liegt in dem Anteil West- und Süddeutschlands [3]) (1890: 3100; 1903: 8700 t) und besonders Lübecks, welches neuerdings genötigt ist, frische Ware für seine Heringsräuchereien aus der Nordsee zu beziehen [4]). Die andere abweichende Gestaltung des Binnenschiffahrtsanteils finden wir bei Obst, Gemüse und Früchten, deren Seeeinfuhr schnell von 47 000 t 1890 auf 140 200 t gestiegen ist. Die Hälfte, 78 300 t, nehmen Apfelsinen und Zitronen ein, aus Spanien und Italien stammend. Außerdem umfaßt sie 30 100 t frisches Obst (Amerika) und Gemüse (Niederland), 10 600 t Pflaumen (Vereinigte Staaten von Amerika) und 12 300 t Rosinen aus Kleinasien und Spanien. Unter Abzug von 13 700 t Südfrüchten, welche zur Ostsee transitieren, erscheint die Einfuhr mit 92 000 t (1890:

---

[1]) Damit fällt die Möglichkeit, die verringerte Beteiligung der Elbe durch den Seehafenausnahmetarif von 1884 für Heringe (3,25—3,65 Pfg.) zu erklären.

	1890	1903
[2]) Rathenow (ab Eberswalde u. Fürstenberg)	1100 t	6300 t
Verkehrsbezirk 16, 17	1700 „	6000 „
Schandau	1200 „	2700 „
Verkehrsbezirk 52—55	300 „	1600 „

[3]) Verkehrsbezirk 9—11, 21—36, 56, 57.

[4]) Verkehrsbezirk 5—7: 1890: 2700 t, 1903: 15 800 t. (Zu Anm. 2 bis 4: Die Zahlen der hier wiedergegebenen Eisenbahngüterstatistik sind ungefähr um $^1/_3$—$^1/_4$ größer als diejenigen der Tabellarischen Übersichten, was dem lebhaften Fischhandel Altonas zuzuschreiben ist.)

17300 t) in der landseitigen Abfuhr. Auffallenderweise ist der Anteil der Elbe 1890 nur 20,4 % und eine leise Tendenz zum Steigen ist erst im letzten Jahre zu bemerken: 1900: 20,3 %, 1902: 18,9 %, 1903: 26,8 %. Der Wettbewerb der Eisenbahn hat absolut gesiegt im Verkehr mit Berlin, wo dem Durchgang bei Rathenow von 8000 t [1]) 22100 t der Verkehrsbezirke 16 und 17 gegenüberstehen. Sehr eingebüßt hat der Wasserweg selbst im eigentlichen Elbgebiet, wenn er auch mit 17800 t noch das Übergewicht [2]) inne hat. Vervollständigt wird die Niederlage der Wasserstraße durch die bedeutenden Verfrachtungen nach Schleswig-Holstein, Hannover und dem südwestlichen Deutschland [3]). Eine wirksame Ausnahmetarifierung liegt nicht vor (denn diejenige für Rosinen 3,5 Pfg. statt 6 Pfg., kann dafür gewiß nicht angesehen werden). Der Grund liegt in der Zunahme der Apfelsinen und Zitronen, die im Hinterlandsverkehr eine immer bedeutsamere Rolle spielen (1890: 8300 t, 1903: 42100 t). Dieser Transport frostempfindlicher Früchte geht gerade in der kältesten Zeit vor sich, wo dem Wasserweg außer der Schutzlosigkeit gegen Temperaturschwankungen noch der erstere steigernde Mangel längerer Beförderungsdauer anhaftet, und es ist noch erstaunlich, daß er seinen Anteil daran von 0,4 % auf 19,4 % gehoben hat. Er hält indessen die Beteiligung des Wasserwegs an der Beförderung von Früchten etc. überhaupt auf der obengenannten niedrigen Stufe.

Es bleibt noch übrig, der Rohstoffe inländischer Industrien zu gedenken, welche als höherwertige Massengüter die Einfuhr Hamburgs vervollständigen. An Drogen, Chemikalien, Farbstoffen und Farbwaren [4]) gingen 1890 171300 t ein, eine Summe, die sich bis 1903 auf 376300 t verdoppelt hat.

---

[1]) Abzüglich Eberswalde und Fürstenberg. Die Ziffer dürfte in Wirklichkeit um einige tausend Tonnen höher sein.

[2]) Verkehrsbezirk 18—20: 10400 t. Ein Vergleich mit 1890 oder 1895 ist unstatthaft, da für jene Jahre die Eisenbahngüterstatistik, die schon gewöhnlich gegen die Tabellarischen Übersichten nach unten abweicht, außerordentlich niedrige Zahlen bietet.

[3]) Verkehrsbezirk 5—7: 8400 t; Verkehrsbezirk 9—11: 6100 t; Verkehrsbezirk 21—28: 6800 t.

[4]) Ohne Salpeter.

Ihr folgt die landwärtige Abfuhr von 111 600 t auf 206 000 t, so daß für eine beträchtliche Wiederausfuhr zur See Raum bleibt. Schon 1890 umfaßte die Elbe fast 3/4 dieser Abfuhr (73,8 %) und ihr Anteil stieg fortwährend bis 85,8 % 1903. Nun zu den einzelnen größeren Posten dieser Gruppe. Eine besonders kräftige Entwicklung weist die Einfuhr von Gerbstoffen aller Art auf mit 23 500 t 1890 und 142 800 t 1903, deren Hauptinhalt [1]) Quebrachoholz aus Argentinien, Myrobalen aus Britisch Ostindien und Dividivischoten aus Süd- und Mittelamerika sind. Der Zwischenhandel, noch 1890 dem Hinterlandsverkehr gleichstehend, ist neuerdings hinter diesen zurückgetreten (1903: 26 900 t). Der Verkehr der Eisenbahn hält sich seit 1895 zwischen 4000 und 6000 t, während der Binnenschiffahrtsverkehr der Einfuhr parallel gegangen ist und nunmehr bei der Verteilung (1890: 5100 t, 1903: 38 500 t) ganze 88,7 % beansprucht (gegen 62,6 % 1890) [2]). Der Empfang an Farbholz und -Extrakten aus Mittel- und Südamerika hat sich von 49 000 t auf 34 700 t [3]) 1903 (28 000 t 1902) vermindert. Der bedeutende Transitverkehr zum Ostseegebiet hat ungefähr seinen Umfang bewahrt (1903: 10 200, 1890: 13 500 t), so daß die Verringerung allein dem Bedarf des Inlands zur Last fällt, der infolge des Ersatzes durch künstliche Farbstoffe von 30 000 auf 16 700 t zurückging. Diese Verdrängung ist vor allem an der mittleren Elbe (sächsisches Industriegebiet) fühlbar, wo der Wasserversand von 19 200 t auf 9200 t sinkt, ähnlich ist der Rückgang im Versand nach Berlin [4]) und nach Böhmen [5]). Dafür kann auch die Erschließung Schlesiens [6]) durch den Oder-Spreekanal nicht

---

[1]) Quebrachoholz 90 100 t, Myrobalen 12 700 t, Dividivi 11 400 t, diverse Gerbstoffe und Gerbstoffextrakte 24 700 t. Unberücksichtigt ist die Borke und Lohe mit einer Seeeinfuhr von 1903: 11 900 t (Afrika), deren Verteilung der Wasserweg mit 80,3 % besorgt.

[2]) Für die nähere Verteilung bieten weder die Eisenbahngüter-, noch die Reichsbinnenschiffahrtsstatistik die erforderlichen Ausweise.

[3]) Davon ca. 2000 t Blauholzextrakt aus Frankreich.

[4]) Berlin an zu Berg, auch Charlottenburg: 1890: 6800 t, 1903: 2100 t.

[5]) Schandau zu Berg: 1890: 3200 t, 1902: 900 t, 1903: 2100 t.

[6]) Fürstenberg zur Oder: 1890: 0 t, 1903: 1000 t.

entschädigen. Der Rückschritt der an sich schon schmalen [1]) Bahnabfuhr von 4400 auf 1200 t ist im wesentlichen durch die Eröffnung des Elbe-Travekanals verursacht, der im Jahre 1903 1500 t an sich gerissen hatte [2]). Und ihm hat es der Wasserweg zu danken, daß sein Anteil am Hinterlandsverkehr von 85,2 % auf 92,6 % erweitert ist. Unter den Chemikalien ragt noch der 1903 zu 26000 t (1890: 10900 t) aus Italien bezogene Schwefel hervor. Soweit er nicht zur Ostsee überführt wird (1903: 6600 t), besorgt die Elbe seinen Absatz vollständig (1890: 91,5 %, 1903: 97,6 %) [3]). Der erste Rang unter den höherwertigen Rohstoffen wird durch den Bedarf der Textilindustrie bestimmt. An Baumwolle wurden 1903: 150700 t eingebracht gegen 90600 t 1890; davon etwa die Hälfte aus Britisch Ostindien und ein weiteres Drittel aus der Union [4]). Der Transitverkehr hat sich aus kleinen Anfängen stark entwickelt (1903: 30400 t), insbesondere auf Kosten der Lübecker Spedition, doch liegt das Schwergewicht bei weitem im Versand in das Hinterland (1890: 84400, 1903: 111710 t). Die relative und absolute rückläufige Bewegung des Wasserversands bis 1900: 36600 t, = 45,2 % gegen 1890: 50100 = 59,4 % erstreckt sich über das gesamte Elbgebiet, indem sowohl für die Mittelelbe (1890: 31700, 1900: 22700 t) als auch für Böhmen (Schandau durch zu Berg 1890: 18400 t, 1900: 12000 t) geringere Mengen notiert wurden. Der Grund ist sicherlich die 1889 erneute außerordentliche Tarifverbilligung nach Österreich-Ungarn, Streckensatz 2,2 Pfg., die auch den anhaltinischen und sächsischen Häfen einen Teil der dorthin umgeschlagenen Güter entzogen [5]) und so auch ihre Leistungsfähigkeit im Verkehr

---

[1]) Trotz des Seehafenausnahmetarifs.

[2]) Verkehrsbezirk 5—7: 1890: 1700 t, 1903: 0 t.

[3]) Die Verteilung bleibt aus dem gleichen Grunde wie bei den Gerbstoffen unbekannt.

[4]) Britisch-Ostindien 74000 t, Vereinigte Staaten von Amerika 53000 t, Ägypten und England je 7000 t.

[5])

	1890	1900
Wallwitzhafen an zu Berg	5900 t	2600 t
Dresden an zu Berg . .	15900 „	12400 „

mit sächsischen Bezirken geschwächt hat [1]). Desgleichen verschob der auf Rheinland-Westfalen ausgedehnte Ausnahmetarif die Beteiligungsziffer zu Gunsten der Eisenbahn (Verkehrsbezirk 9—11, 21—36, 56, 57): 1890: 3600 t, 1903: 15400 t). Wenn trotzdem in den letzten Jahren die Elbe die Oberhand gewonnen hat (1903: 56,9 %), so läßt sich das nur auf eine neuerliche Vervollkommnung des Schiffahrtsbetriebs schieben [2]). Daß der Anteil der beiden Binnenbeförderungsmittel bis zu einem gewissen Grade durch die Tarifpolitik der Eisenbahn beeinflußt wird, zeigt auch der Verkehr in Häuten, Fellen und Leder, deren seewärtige Einfuhr 110600 t 1903 beträgt (gegen 48900 t 1890), wobei Süd- und Mittelamerika (80000 t) ausschlaggebend sind [3]). Genau wie der Transitverkehr hat sich der Absatz ins Inland von 27600 t auf 47900 t gehoben, wobei der Anteil der Elbe von 29,9 % auf 48,7 % verschoben wird. Gleichmäßig hat sich die Verfrachtung nach der Oder, nach Berlin, nach Böhmen und der Mittelelbe ausgedehnt, so daß auch 1903 die letztere den größten Posten (11200 t) aufnahm [4]). Ueber den Bahnverkehr läßt sich nur sagen, daß er mit der Binnenschiffahrt nur schwach in Wettbewerb tritt, und hauptsächlich das anschließende rechte Elbufer und mittels des Ausnahmetarifs das entferntere Südwestdeutschland versorgt [5]). Umge-

---

[1]) Demgegenüber Zunahme des Bahnverkehrs der Elbhäfen (auf Grund des Seehafenausnahmetarifs mit 2,2 Pfg. Streckensatz):

	1890	1900
Verkehrsbezirk 52—55	2900 t	9000 t
„ 18—20	3800 „	16900 „

[2]) In gleicher Richtung wirkte der Elbe-Travekanal, der der Bahn (Verkehrsbezirk 5—7) den Rest der Spedition über Lübeck streitig macht:

1900	2000 t,	Bahn 6600 t
1903	4100 „	„ 2000 „

[3]) Daneben sind zu erwähnen Indien mit 13000 t Roßhäuten und die russischen Ostseehäfen mit 10000 t.

[4]) Fürstenberg d. zur Oder: 1600 t; Berlin zu Berg: 7500 t; Schandau d. zu Berg: 4600 t.

[5]) Der Versand der Elbhäfen 1903 ist bedeutend höher als der Hamburgs: 39700 t; davon Verkehrsbezirk 5—7: 14400 t, Verkehrsbezirk 21 bis 36, 56, 57: 13200 t.

kehrt ist bei der Wolle, in deren Einfuhr von 100 600 t 1903 (1890: 59 600 t) sich Argentinien (46 100 t) mit Australien (14 000 t) und Großbritannien (17 000 t) teilt[1]), die Beteiligung der Elbe erheblicher: 1903 48,4 % von 61 400 t, gegen 1890 33,5 % von 46 800 t. Hier, wo die Bahn normale Frachten berechnet, ist ihr Versand ins Elbgebiet absolut im Rückgang, nur nach Böhmen hält sie mit der Entwicklung des Elbverkehrs Schritt[2]). Wenn die Eisenbahn bis jetzt wenigstens den absoluten Stand von 1890 behauptet hat, so dankt sie es dem wachsenden Bedarf des benachbarten Hannover, das 1903: 13 300 t aufnahm (gegen 9700 t 1890). In dem letzten Fall, bei den 134 000 t Jute, Hanf etc. — erstere wird zu 121 600 t direkt oder über England aus Britisch Ostindien eingeführt —, wo der kräftige Bremer Eigenhandel den Weg nach Süd- und Westdeutschland versperrt, ist Hamburg für den Absatz[3]) in das Hinterland (1903: 72 500 t, 1890: 50 800 t) fast ganz auf die Binnenschiffahrt angewiesen. Sie befördert 82,1 % (1890: 90,8 %), in der Hauptsache zur Mittelelbe (41 900 t), kleinere Mengen über Berlin (11 000 t) zur oberen Oder.

Damit ist der Kreis der Hamburger Einfuhrgüter nicht geschlossen; auch für die Halb- und Ganzfabrikate hat sich der Wasserweg eine erhebliche Beteiligung erobert. Für Eisen- und Stahlwaren ist sie schon erledigt. Unbedeutend ist der Hinterlandsverkehr in Glas und Glaswaren (16 300 t 1903), die vorzugsweise aus dem Wesergebiet eingehen[4]); doch es ist symptomatisch interessant, daß der Anteil des Wasserwegs von 11,4 % 1890 auf 32,4 % 1903 gestiegen ist. Prak-

---

[1]) Die Ausfuhr zur See ist geringer als bei der Baumwolle, doch immerhin umfangreich: 1903: 29 800 t (1890: 9300 t).

[2])

	1890	1903
Verkehrsbezirk 16. 17 . . .	8 200 t	2 800 t
„ 18—20 . . .	14 100 „	10 800 „
„ 52—55 . . .	1 900 „	5 300 „
Mittelelbe	14 100 „	24 200 „
Schandau zu Berg	1 400 „	3 900 „

[3]) An Jute transitieren zur See 1903: 30 000 t.

[4]) Oldenburg 6900 t, Bremen 4600 t; Ausgang landwärts 3800 t.

tisch bedeutungsvoller ist die Abfuhr binnenwärts in Papier und Pappe (ohne Papiermasse) von 19 500 t; die sich an die Einfuhr seewärts von 53 700 t (1890: 11 500 t) aus Schweden und Norwegen (26 400 t), sowie besonders Hannover (11 700 t) anschließt. Sie wird zu 71,9 % (1890: 50,4 %) von der Binnenschiffahrt bewältigt, und aus der Eisenbahngüterstatistik ist wenigstens mit Sicherheit zu entnehmen, daß ihr von seiten der Bahn keinerlei Konkurrenz erwächst [1]). Ganz ungelöst bleibt die Frage nach der Verteilung der seewärts eingeführten Manufakturwaren und Garne. Es handelt sich dabei um Garne aller Art aus Großbritannien (37 200 t) und Britisch Ostindien (Kokosgarne 10 700 t) Baumwoll- und Wollwaren aus ersterem Land (10 000 t) und um Säcke und Packleinen (24 700 t) aus beiden Gebieten und Bremen, zusammen 84 500 t. gegen 46 500 t 1890. Der Hinterlandsverkehr ist dieser Bewegung etwas schleppend gefolgt von 39 200 t auf 54 300 t [2]) und wir wissen nur, daß der Versand per Elbschiff dementsprechend gestiegen ist und wie 1890 (31,3 %) so auch 1903 ein volles Drittel (32,5 %) ausmacht.

Die seewärtige Ausfuhr Hamburgs erreichte 1890 2½ Mill. Tonnen, d. h. die halbe Höhe der Einfuhr, und hielt mit deren Entwicklung gleichen Schritt mit 5⅓ Mill. Tonnen 1903 [3]). Nicht die ganze Summe beruht auf dem Hinterlandsverkehr des Elbhafens, sondern dem reinen Transitverkehr kommt ein erheblicher Teil zu. Mit einiger Sicherheit entfallen auf ihn, wie bereits mehrfach angedeutet, folgende Posten:

	1903	1890
Chilisalpeter	90 000 t	30 000 t
Unedle Metalle (Blei und Kupfer) .	32 000 „	8 000 „

[1]) Von dem doppelt so hohen Versand der Elbhäfen 1903: 12 000 t, waren bestimmt nach Verkehrsbezirk 16—20: 1200 t.

[2]) Infolge Vergrößerung des nicht zahlenmäßig ausscheidbaren Zwischenhandels.

[3]) Der direkte Seeverkehr Altonas und Harburgs entzieht sich der Beobachtung. Es ist zu vermuten, daß er, wie die Einfuhr zur See, an Umfang eingebüßt hat. Der Abgang zu Tal: Harburg, enthält wahrscheinlich auch dessen seewärtige Ausfuhr, doch läßt sich nicht ersehen, wieviel davon auf den Zubringedienst nach Hamburg abgerechnet werden muß.

	1903	1890
Farbholz	10 000 t	13 000 t
Gerbstoffe	24 000 „	5 000 „
Gummi und Harze	17 000 „	5 000 „
Nutzholz (außereuropäisches)	39 000 „	20 000 „
Jute, Flachs	36 000 „	5 000 „
Wolle	30 000 „	9 000 „
Baumwolle	30 000 „	3 000 „
Petroleum	22 000 „	10 000 „
Schmalz	18 000 „	? „
Weizen (1/2 Ausfuhr)	40 000 „	—
Roggen (2/3 Ausfuhr)	20 000 „	—
Mais	133 000 „	18 000 „
Ölnüsse, Kopra	43 000 „	6 000 „
Ölsaat	34 000 „	—
Apfelsinen und Zitronen	14 000 „	2 000 „
Kaffee	105 000 „	36 000 „
Tabak	16 000 „	14 000 „
Wein	10 000 „	6 000 „
Spirituosen	18 000 „	26 000 „
Fische	15 000 „	11 000 „

Außerdem sind die Fabrikate einzurechnen, welche am Platze aus den Rohstoffen der Seeeinfuhr gewonnen sind, und zur See verarbeitet ausgehen: Reis und Reismehl 1903: 119 000 t (1890: 67 000 t), Mehl aus Getreide:[1]) 70 000 t (70 000 t), Palm- und Kokosöl: 39 000 t, Ölkuchen 37 000 t. Im Ganzen ergeben sich für 1903: ca. 1 000 000 t Güter = 19 % der Ausfuhr, gegen 370 000 t = 15 % im Jahre 1890, wobei es wegen der schätzungsweise gefundenen Gesamtziffern unzulässig wäre, aus der Steigerung des relativen Anteils weitere Schlüsse zu ziehen. Es bestätigt sich aber hier im einzelnen die im ersten Teil aufgestellte Behauptung, daß der Transitverkehr heute nur als ein Anhängsel des übrigen Verkehrs aufzufassen ist.

Wir wenden uns jetzt dem Hinterlandsverkehr und der darauf basierten Ausfuhr zur See zu. Der erstere weist dieselbe aufsteigende Bewegung wie der Seeverkehr auf, er hat sich von 3 1/5 Mill. Tonnen fast auf 5 4/5 Mill. Tonnen verdoppelt; daran ist die Elbschiffahrt immer mit etwas über der

[1]) Seeausfuhr abzüglich Zufuhr mittels Eisenbahn und Elbe.

Hälfte beteiligt gewesen: 1890: 53,5 %, 1903: 55,9 %[1]). Wenn man berücksichtigt, daß der Eisenbahn fast allein die gewaltigen Zufuhren an Steinkohlen und Koks für den Platzkonsum zufallen, während der Wasserempfang für diesen nur die wesentlich niedrigeren Mengen an Holz, Steinen und Erden enthält, so ergibt sich, daß obige Zahlen nur das äußerste Minimum für den Anteil des Binnenwasserwegs an der Seeausfuhr bieten können. Das gleiche Bild zeigt der erfaßbare Eingang der gesamten Elbhäfen auf Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen: 1890: 48,4 % — Einsenkung 1895 und 1902 auf 44,8 % und 44,7 % — 1903: 50,9 % auf der Elbe[2]). Die unbedeutende Abweichung zu Gunsten der Bahn findet ihre Erklärung in der umfangreichen Heranschaffung von Brenn- und Baumaterial für Altona und Harburg. Ueber die Herkunft dieses Hinterlandsverkehrs gibt nebenstehende Tabelle Aufschluß.

Nach dieser geographischen Analyse des Empfangs stellte West- und Süddeutschland, d. h. die Region, für die ein Wettbewerb der Elbschiffahrt ausgeschlossen ist, während der ganzen Zeit die gleiche kleinere Hälfte: 1890: 41,7 %, 1903: 41,6 %. Und was die ersten rohen Beteiligungsziffern ahnen ließen, daß diese nämlich ein Ausdruck für eine gleichbleibende Leistungsfähigkeit des Wasserwegs gegenüber der Eisenbahn seien, bestätigt sich durch die Ziffern der Summe I, ja ein leiser Ausschlag nach der Seite der Binnenschiffahrt ist nicht zu verkennen: 1890: 83,0 %, 1900: 84,3 %,

---

[1]) In den Jahren besonders schlechter Elbwasserstände wie 1895 und 1902 sinkt der Anteil auf 49,5, resp. 49,6 %.

[2])

		1890
Elbhäfen an gesamt per Eisenbahn		1899174 t = 51,6 %
Hamburg an zu Tal (Tabell. Übers.)	1729220	
Harburg an zu Tal (Reichsstat.) .	52176	1781396 „ = 48,4 „
		3680570 t
		1903
Elbhäfen an gesamt per Eisenbahn		3281777 t = 49,1 %
Hamburg an zu Tal (Tabell. Übers.)	3226987	
Harburg an zu Tal (Reichsstat.) .	171456	3398443 „ = 50,9 „
		6680220 t

Es stammten aus den einzelnen Gebieten[1]):

		1890		1895		1900		1902		1903	
I. Deutsches Elbgebiet, auch Saale: Vkbzk. 18—20	E.	171800	13,0	192300	13,4	252000	11,9	256500	12,5	238900	9,5
	W.	1146600	87,0	1241700	86,6	1860200	88,1	1797800	87,5	2273700	90,5
Österr. Elbgebiet (Aussig, Laube, Tetschen): Vkbzk. 52—55	E.	63000	15,7	66100	22,5	70600	17,5	127700	32,8	103200	20,1
	W.	338300	84,3	228100	77,5	333700	82,5	261800	67,2	410100	79,9
Odergebiet: Vkbzk. 1—4, 12 bis 15, 50, 51	E.	61200	37,2	74500	31,0	81800	22,3	86500	24,7	90900	19,4
	W.	103500	62,8	165700	69,0	285300	77,7	262800	75.3	378300	80,6
Havel- u. Spreegebiet: Vkbzk. 16, 17	E.	66100	26,3	61700	30,1	99500	31,6	89500	30,7	108200	27,2
	W.	185100	73,7	143100	69,9	215800	68,4	202400	69,3	289900	72,8
Summe I (auch Elbe-Travekanal)	E.	362000	17,0	394600	18,2	503900	15,7	560200	18,0	541300	13,8
	W.	1773400	83,0	1778600	81,8	2708600	84,3	2545400	82,0	3386900	86,2
Elbe-Travekanal	W.	—	—	—	—	13700	—	20600	—	35000	—
II. Schleswig-Holstein, Mecklenb.: Vkbzk. 5—7	E.	371900	—	330300	—	389600	—	438200	—	442300	—
West- u. Süddeutschland etc.: Vkbzk. 9—11, 21—36, 56, 57	E.	1155700	—	1525800	—	2028700	—	2162800	—	2357900	—
Mithin II.	E.	1527600	41,7	1856100	46,1	2418300	42,9	2601000	45,6	2800200	41,6
I. (E + W)		2135400	58,3	2173200	53,9	3212500	57,1	3105600	54,4	3928200	58,4

[1]) Über die Methode vgl. die betr. Ausführungen bei der Einfuhr.

1903: 86,2 % [1]). Wirksam ist diese Tendenz im deutschen Elbgebiet gewesen, wo der hohe Anteil der Elbe von 87,0 % auf 90,5 % steigt; noch ausgeprägter ist das Vordringen der Binnenschiffahrt im Odergebiet mit 80,6 % 1903 gegen 62,8 % 1890. Für den Empfang aus der Mark Brandenburg und Berlin macht sich wie beim Versand ein Verharren auf den großen Beteiligungsziffern geltend: 1890: 73,7 %, 1903: 72,8 %, dagegen anders als beim Versand ein geringer Rückgang im Verkehr mit der österreichischen Elbe von 1890: 84,3 % auf 79,9 % 1903, wobei dieser energisch auf ungünstige Wasserstände reagiert: 1895: 77,5 %, 1902: 67,2 %.

Erledigen wir erst kurz den gewichtigen Empfang an Brenn- und Baustoffen. Ein volles Fünftel der Zufuhr aus dem Hinterland nimmt seit 1895 der Artikel Kohlen und Koks ein (1895: 840100 t, 1903: 1092700 t) [2]). Nach der Lage der deutschen Kohlenreviere kommt für die Steinkohlen nur der Bahntransport aus dem Ruhrrevier in Betracht [3]); für die Braunkohlen und Koks dagegen fast ausschließlich das weitere Elbgebiet, nämlich Böhmen, Provinz Sachsen und Brandenburg, sowie für die Koksproduktion die größeren Städte der Mittelelbe und vor allem Berlin. Es scheint indessen, als ob die Braunkohlentransporte immer mehr durch die see- und bahnwärts eingebrachten Steinkohlen und -Koks verdrängt würden, denn die Tabellarischen Übersichten weisen einen Verkehr auf, welcher sich nur langsam entwickelt, im letzten Jahr sogar auf einen unglaublich kleinen Betrag zusammenschrumpft [4]). Danach hat der Wasserweg jede Bedeutung

---

[1]) Dazwischen die bekannten Senkungen: 1895: 81,8 %, 1902: 82,0 %.

[2]) Die Anfuhr in den gesamten Elbhäfen stellt sich immer 2—300000 t höher.

[3]) Verkehrsbezirk 21—28: 1355000 t von 1372000 t Steinkohlen und Steinkohlenkoks.

[4])

1890	. . . . .	58600 t
1900	. . . . .	56900 „
1902	. . . . .	87400 „
1903	. . . . .	10300 „

Die Reichsstatistik (Oberelbe durch zu Tal) gibt seit 1900 sehr viel höhere Ziffern: 1900: 156000 t, 1903: 185000 t, wobei indessen dadurch Zweifel

für die Zufuhr an Brennstoffen eingebüßt (1890: 12,3 %, 1903: 0,9 %), und vollends für die Ausfuhr seewärts hat er sie nie besessen. Sie umfaßt nicht Braunkohlen, und erreicht etwa den zehnten Teil der Anfuhr, nämlich 1903 (91 000 t Koks und 26 000 t Steinkohlen) 117 200 t (gegen 1890 55 400 t), wovon 73 300 t nach Mittel- und Südamerika bestimmt waren. Vom Platzverbrauch werden die übrigen $^9/_{10}$ aufgezehrt, und man kann nur behaupten, daß ein Teil derselben den Seeverkehr indirekt durch die Bekohlung der Dampfer unterstützt. In noch höherem Maße dient die unablässig steigende Zufuhr an Steinen und Steinwaren (1890: 145 200 t, 1903: 334 200 t) der Befriedigung des Baubedürfnisses Hamburgs. Die Eisenbahn beschränkt sich hauptsächlich auf die Zufuhr von Mauersteinen, Dachziegeln etc. aus den angrenzenden Gebieten (42 200 t) [1]) und überläßt es der Binnenschiffahrt, die gewaltigen Mengen an Sand- und Granitsteinen von den sächsischen, thüringischen und böhmischen Steinbrüchen, und an Mauersteinen und Klinkern aus Schlesien und der Mark herbeizuschaffen (1890: 122 400 t, 1903: 292 000 t). Somit fallen der Elbe volle 87,4 % (1890: 84,3 %) zu. Diesen Anteil können wir auch für die äußerst niedrige Seeausfuhr von 14 000 t (1890: 16 600 t) an Mauersteinen, Granit und Mühlsteinen, sowie anderen Steinwaren einsetzen. Ähnlich belanglos ist ferner die seewärtige Ausfuhr von Erden aller Art (1890: 14 200 t, 1903: 28 300 t), unter denen Porzellan- und ähnliche Erden mit 18 300 t, besonders nach den Vereinigten Staaten, England und dem Rußland der Ostseehäfen, und Schwerspat mit 7200 t nach denselben Ländern vertreten sind. Wohl bewältigt die Elbe von der erheblichen Zufuhr von Erden, Kreide, Lehm, Schwerspat, Kalk und Gips (1890: 111 000 t, 1903: 330 300 t) fast drei Viertel (1903: 70,7 %, gegen 1890: 45,6 %), aber die zur Ausfuhr gelangenden Mengen höherwertiger Erden stammen aus Hessen-Nassau, den thüringischen Staaten und Hannover, woher sie durch die

---

ihrer Richtigkeit auftauchen, daß der größere Teil ausdrücklich als Steinkohlen ausgewiesen wird.

[1]) Die Zufuhren aller Elbmündungshäfen belaufen sich auf das Doppelte: 87 000 t, davon aus Verkehrsbezirk 5—7 und 9—11: 45 000 t.

Bahn auf Grund des Rohstofftarifs befördert werden [1]). Viel wichtiger ist schon für den Seeverkehr der Empfang von Holz und Holzwaren aus dem Hinterland, der zwischen 150—250 000 t schwankt [2]). Die Bahn schafft die Bau- und Nutzhölzer herbei, welche die umliegenden Gebiete Schleswig-Holsteins, Hannovers und Mecklenburgs in gleichbleibender Höhe abgeben: 1902: 105 400 t (1890: 105 200 t) [3]). Den größeren Rest deckt die Elbe durch Bezüge von der mittleren Elbe und der Mark Brandenburg, wo meistenteils die vom Oberlauf der Elbe (Böhmen), resp. von Ostdeutschland und Rußland geflößten Holzmengen geschnitten und verarbeitet werden, und es hängt von den Wasserverhältnissen insbesondere der östlichen Binnenwasserwege ab, ob die obere Elbe oder die Havel das Hauptkontingent stellt [4]). Im ganzen hat der Empfang zu Wasser langsam von 112 200 t 1890 auf 160 100 t 1903 zugenommen und damit ist sein Anteil von 51,6 % auf 62,6 % angewachsen. Sicher geht der größere Teil in den Verbrauch Hamburgs über, denn die Ausfuhr zur See erreichte 1903 nur 115 000 t (41 000 t 1890) und sie umfaßt auch die bedeutenden Quantitäten, welche Hamburg im Transitverkehr an außereuropäischen Nutzhölzern nach den Ostseegebieten, an Bauholz von diesen nach Westeuropa verschickt. Zu den ersteren sind wahrscheinlich die ausgeführten 39 000 t Nutzholz zu rechnen, während das letztere nicht statistisch erfaßbar ist. Der Rest besteht aus Bauholz (38 000 t), groben und feinen Holzwaren (27 000 t) und Mobilien (9300 t). Für ihn

---

[1]) Verkehrsbezirk 21—28 . . . 6600 t
„ 9—11 . . . 43300 „

[2]) 1890: 217 000 t, 1895: 153 000 t, 1903: 256 000 t.

[3]) Von den nach der Eisenbahngüterstatistik in den Elbhäfen eingegangenen Hölzern entfielen auf Verkehrsbezirk 5—7 und 9—11 zusammen: 94 500 t von 116 700 t.

[4]) Es gingen bei Rathenow zu Tal . 1890: 6600 t, 1902: 142 500 t, 1903: 24 600 t
Dagegen stammten von der mittleren Elbe unter Einrechnung der Ankünfte zu Harburg (1890: 17 800 t, 1903: 26 800 t) und Lübeck 1903: 8900 t . . . . . 1890: 123 300 „, 1902: 27 000 „, 1903: 170 400 „

gilt also vornehmlich obiger Anteil des Wasserwegs [1]). Unter der Ausfuhr von Baumaterialien nimmt der Zement mit 395 000 t 1903 (1890: 120 000 t) die erste Stelle ein. Mehr als die Hälfte, 212 000 t, sind nach Amerika bestimmt (nach den Vereinigten Staaten allein 144 000 t), der Rest verteilt sich ziemlich gleichmäßig auf China, England, Australien und Ostafrika mit je 16—28 000 t. Überwiegend liefern diesen Ausfuhrgegenstand die Portlandzementwerke, die im Gebiet der Unterelbe zahlreich vertreten sind, mittels der ihnen zu Gebote stehenden Wasserverbindung, weshalb die mittels Eisenbahnen und von der Oberelbe her bewirkten Transporte verhältnismäßig gering sind: 1903: 109 000 t (1890: 27 200 t) [2]). Die Eisenbahn hat ihren Bezug aus den Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein verdoppelt: 1903: 51 700 t, aber die Binnenschiffahrt hat sich sehr viel stärker entwickelt. Außer, daß es ihr gelungen ist, in Konkurrenz mit dem Schienenweg die wachsende Produktion der anliegenden hannöverschen Werke an sich zu fesseln, wofür die zu Lüneburg abgehenden Mengen ein Symptom sind [3]), hat sie fernere Gebiete, besonders die Mark Brandenburg, der Hamburger Ausfuhr nutzbar gemacht, wie denn zuletzt 20 400 t über Rathenow die Havel zu Tal gefahren wurden. Daraus resultiert eine Steigerung ihrer Beteiligung an der aufgezeichneten Zufuhr von 4700 t = 17,1 % auf 56 900 t = 52,4 %.

Bei den vorstehenden Gütern handelt es sich um geringwertige Massenartikel, welche die Eisenbahn, abgesehen von Steinkohlen [4]), für die indessen der Wettbewerb der Elbe nicht

---

[1]) In Wirklichkeit ist der Anteil desselben noch etwas geringer, da ein Teil des elbwärts eingetroffenen Holzes auf die Bahn umgeschlagen wird; vgl. bei der Einfuhr von Holz.

[2]) Nicht viel höher sind die Ziffern für die gesamten Elbhäfen, auch wenn man für die Elbe die Zahlen der Reichsstatistik über Zement, Traß, Kalk benutzt: 1903:

E. 131 700 t, davon Verkehrsbezirk 5—7 und 9—11: 130 000 t.
W. 72 700 „

204 400 t

[3]) Lüneburg (Ilmenau) ab zu Tal: 1890: 7100 t, 1903: 15 700 t.

[4]) Ausfuhrtarif nach deutschen Nordseehäfen und zum Export mit dem Streckensatz 1,25—2 Pfg.

in Betracht kommt, zu sehr billigen Normaltarifen fährt, sei es zum Rohstofftarif (70 + 2,2 Pfg. resp. 1,4 Pfg.) oder wie Zement zum Spezialtarif III (120 + 2,6 Pfg. resp. 2,2 Pfg.), in allen Fällen aber verbleibt der Wasserstraße die Abfuhr aus den ihr erreichbaren Gebieten vollständig. Bei den folgenden, teils gering- teils höherwertigen Waren hat eine ausgedehnte Ausnahmetarifierung Platz gegriffen, die in erster Hinsicht die deutsche Ausfuhr unterstützen soll. Unter der Ausfuhr unedler Metalle außer Eisen, die 1903: 59200 t umfaßte, beruht die des Zink nach England, Frankreich und Japan mit den während der Periode unveränderten Beträgen von 13400 t (1895 u. 1902) — 15500 t (1890) auf dem Empfange aus dem Hinterland, der daher der Ausfuhr genau entspricht (12600 bis 15100 t). Vermittels des Ausnahmetarifs [1]) beförderte die Bahn 1890 ca. 8300 t, verminderte diese Menge aber seit 1895 auf 5800—4800 t im Jahre 1903. Während also der Schienenweg an den vorwiegend aus Schlesien stammenden Zinksendungen verlor [2]), gewann die Binnenschiffahrt in dieser Richtung, wie die Durchfuhr bei Rathenow zu Tal verdeutlicht [3]) und ebenso der Empfang Hamburgs zu Wasser beweist (1890: 6800, 1903: 9400 t Zink). Damit stieg ihr Anteil von 44,9% ununterbrochen bis auf 66,2% 1903. Nach den Tabellarischen Übersichten wuchs die Ausfuhr von unverarbeitetem Eisen seit 1890 (28400 t) bis zum Jahre 1902 auf das Dreifache: 83700 t und bewahrte auch dann 1903 eine beträchtliche Höhe: 61700 t. Der umfangreichste Posten mit 25400 t gelangte zur Verschiffung nach Italien, nach China und Japan 17000 t und nach Amerika noch etwa 10000 t. Gerade für Eisen und Stahl ist die Klassifikation der Statistik sehr unsicher, in diesem Falle ist jede Kombination unmöglich [4]). Ich will daher nur mitteilen, daß die nach derselben Quelle stets sehr viel ge-

---

[1]) Für Blei und Zink: Streckensatz 2,82 resp. 3,5 Pfg.

[2]) In der Eisenbahngüterstatistik schwächt sich diese rückläufige Bewegung ab, doch weist sie wenigstens einen Stillstand aus: Blei und Zink aus Verkehrsbezirk 12—15: 1890: 5100 t, 1903: 5300 t.

[3]) Rathenow zu Tal: 1890 unzuverlässig, 1895: 8000 t, 1902: 24900 t, 1903: 14900 t unedle Metalle, roh.

[4]) Wahrscheinlich enthält die Ausfuhr bedeutende Mengen Halb-

ringere Zufuhr aus dem Binnenland an Roheisen [1]) (1890: 11100 t, 1903: 20000 t) steigend (1890: 36,1 %) zu 70,3 % 1903 die Elbschiffahrt benützt. Die Eisenbahngüterstatistik gibt wenigstens die Gewißheit, daß der Ausnahmeeinheitssatz für Roheisen zur Ausfuhr von 1,7 Pfg. den hamburgischen Seeverkehr um nichts gefördert hat [2]). Anders bei dem verarbeiteten Eisen aller Art. Die Seenausfuhr hob sich hier ohne Unterbrechung von 118000 auf 357000 t [3]). Hier haben die zahllosen Ausnahmetarife (S. 132 Anm. 4), es sei nur der niedrigste namentlich genannt, der für Schiffbaueisen (1,4 bis 1,2 Pfg.), für Eisen des Spezialtarifs I zum gleichen Zweck (2,2 Pfg.), in der Tat den Verkehrsbereich der Elbhäfen außerordentlich nach dem industriellen Westdeutschland und dem Rheingebiet ausgedehnt. Von den 390000 t verarbeiteten Eisens, das 1903 in ihnen per Schienenweg eintraf, gehörten 226000 t (gegen 118000 t 1890) in die Verkehrsbezirke 21—36. Kraft der ausnahmsweise billigen Tarife wendet sich die Bahn im Elbgebiet erfolgreich gegen die Wasserstraße und schaffte aus dem Gebiet der Mittelelbe [4]) allein 43000 t (1890: 12500 t) heran, ähnlich schlugen die tarifarischen Maßnahmen gegenüber dem schlesischen Eisen an, denn der Empfang aus Schlesien (Verkehrsbezirk 12—15), 1890 noch unbedeutend, stieg bis 1900 auf 30700 t, ebenso der Empfang aus Berlin und Umgegend auf 28000 t im Jahre 1903 [5]). Trotzdem hat

---

fabrikate; sicher ist dies für die nach Japan und China verfrachteten Quantitäten, die Hamburg mittels des Ausnahmetarifs nach Ostasien:

für Eisen des Spezialtarifs I . . . 2,2 Pfg.
„ „ „ „ II . . . 1,2 „

an sich gezogen hat.

[1]) Diese Summe steigt auch unter der Benutzung der Eisenbahngüterstatistik nicht über 30000 t.

[2]) Anstatt 2,0—2,2 Pfg. An Roheisen gingen ein von:

	1890	1903
Verkehrsbezirk 9—11 . .	3200 t	2200 t
„ 21—28 . .	1500 „	2800 „

[3]) Davon nach den Vereinigten Staaten, England und Britisch-Ostindien etwa je 30000 t, der Rest verteilt sich über den ganzen Erdball.

[4]) Verkehrsbezirk 18—20.

[5]) Rathenow durch zu Tal: 1890 unzuverlässig, 1895: 3500 t, 1900: 17200 t.

der Flußversand aus diesen letzteren Gebieten eine Steigerung aufzuweisen, so daß die Leidträgerin wohl Stettin und die dorthin gerichtete Oderschiffahrt gewesen ist. Infolge der Tarifpolitik der preußischen Bahnen benützten nur diejenigen Transporte die Elbe, welche sie ohne oder mit geringen Vorfrachten erreichen können. Dies trifft in größerem Umfange nur bei der um Magdeburg ansässigen Industrie zu, nicht dagegen bei der über Dresden geleiteten Abfuhr der sächsischen Industrie [1]). Bei alledem gebührt der Elbe nur ein geringer Anteil (1890: 7500, 1903: 24500 t) an der gesamten Zufuhr Hamburgs [2]), immerhin ist beachtenswert, daß er von 4,4 auf 6,9% gestiegen ist. Die Ausnahmetarife an sich können das durch diese Zahlen ausgedrückte starke Eindringen der Bahn im Verkehr mit dem Elbgebiet nicht erklären. Der Grund liegt in ihrer Kombination mit sehr hochwertigen Ausfuhrprodukten dieser Gegenden, das sind Maschinen und Maschinenteile, deren Erzeugungsstätten obendrein vom Umschlagsplatz sehr entfernt sind (Chemnitz). Ihre Ausfuhr zur See hat sich mit 70000 t 1903 seit 1890 verdreifacht (22600 t). Die Bezüge vom Westen sind verhältnismäßig klein und haben sich nur mäßig entwickelt [3]), und die Steigerung der Ausfuhr stützt sich vor allem auf das Elbgebiet, samt der Mark, deren Versand von 10600 t rasch 37900 t 1903 erreichten. Der Versand zu Wasser hat im Elbgebiet selbst wahrscheinlich nachgelassen [4]), und die Verfrachtungen ab Berlin haben diese Lücke nur gerade ausfüllen können, so daß der Empfang zu Hamburg 4800 t (gegen 3000 t 1890) beträgt. Mithin ist die Beteiligung der Elbe an der gesamten Zufuhr [5]) von 11,8 auf 7,4% gesunken und hat dadurch den Anteil der Wasserstraße an der gesamten Eisen-

---

		1890	1903
[1])	Magdeburg ab zu Tal . .	700 t	19000 t
	Dresden „ „ „ . .	3600 „	6200 „

[2]) Laut den Tabellarischen Übersichten wurden per Bahn zugeführt: 1890: 118000, 1903: 357200 t verarbeitetes Eisen aller Art.

[3]) Von den Maschinen, Dampfkesseln der Eisen-

	1890	1903
bahngüterstatistik	22300 t	65800 t
entfielen auf Verkehrsbezirk 21—36	7000 „	15000 „

[4]) Dresden ab zu Tal: 1890: 2400 t, 1903: 900 t.

[5]) 1890: 25400 t, 1903: 64500 t.

zufuhr ungünstig beeinflußt. Welche Bedeutung der Abgelegenheit des Herkunftsgebietes beigemessen werden muß, beweist die Gestaltung bei der Ausfuhr von anderen verarbeiteten Metallen (1890: 6500, 1903: 18600 t). Hier, wo Berlin ein großes Produktionszentrum bildet, steigt die Zufuhr per Flußschiff von 1200 auf 5100 t, hauptsächlich Telegraphenkabel, d. h. von 13,6 auf 26,7 % [1]). Konnte man hinsichtlich der Ausfuhr von Metallen und deren Fabrikaten der Eisenbahn einen gewissen Erfolg nicht absprechen, ja ihn für verarbeitetes Eisen unerwartet groß nennen, so läßt sich dasselbe von den folgenden Artikeln, die die Hauptstütze der Hamburger Ausfuhr darstellen, nicht behaupten. Nehmen wir zuerst die Zufuhr von Düngemitteln mit 467100 t 1903 (gegen 237900 t 1890), auf welcher die seewärtige Ausfuhr, abgesehen von den transitierenden Mengen Chilisalpeter [2]) und Phosphaten beruht. Den breitesten Raum beanspruchen in der letzteren die sogen. Abraumsalze mit 427700 t (1890: 230000 t), von denen 239000 t nach den Vereinigten Staaten, nach England 92000 t, nach Schweden und russischen Ostseehäfen 43000 t bestimmt sind. Die Zufuhr aus dem Inland beherrscht die Elbe völlig, denn sie führte von der Mittelelbe an Abraumsalzen 447000 t (1890: 226000 t) heran [3]), während die Eisenbahn, obschon ihr der Kalitarif (70 + 2,2 Pfg., 201—350 km 1,8 Pfg. Anstoß) zur Verfügung steht, ganz unbedeutende Transporte [4]) aufweist und der Elbe mit 98,2 % (gegen 97,2 % 1890) das Feld überläßt. Wie die Abraumsalze hat auch das Koch- und Steinsalz seine Ausfuhr verdoppelt und erreicht 1903: 124000 t (gegen 62000 1890). Zwei Drittel werden nach Brit.-Ostindien (83200 t), nach Skandinavien und Dänemark etwa 15800 t und an größeren Quantitäten noch 9400 t nach

---

[1]) von 8800, bezw. 19100 t.

[2]) 1903: 90000 t, bezw. 12000 t.

[3]) In der Statistik betr. den Binnenschiffahrtsverkehr der Häfen an der mittleren Elbe ist die Scheidung zwischen Düngemitteln und Salz unrichtig durchgeführt, denn was die Abfuhr der ersteren zu wenig hat, hat die des Salzes zu viel.

[4]) 1890: 6500, 1902 bei schlechten Elbwasserständen: 12700 t, 1903: 8000 t.

Afrika verschifft. Dem entspricht die Steigerung der binnenwärtigen Zufuhr auf 110300 t[1]) (1890: 54100 t). Der Eisenbahn fallen einmal die steigenden Mengen des in der nachbarlichen Provinz Hannover gewonnenen Salzes anheim[2]), indem die äußerst geringe Leistungsfähigkeit der Ilmenau einem umfangreichen und entwicklungsfähigen Wasserversand ab Lüneburg entgegensteht; andererseits beteiligt sie sich an den Transporten von den Bergwerken der preußischen Mittelelbe. Jedoch hier verhinderte die Aufnahme von Salz in den Rohstofftarif (70 + 2,2 Pfg.) nicht, daß sie sogar absolut an Terrain verlor[3]). Daraus resultiert für Hamburg eine sehr geringe, nur schwach steigende Bahnzufuhr 1890: 5200, 1903: 7000 t. Die Ausfuhr seewärts und ihr Wachstum gründet sich also ausschließlich auf die Elbschiffahrt mit 93,7% 1903 und 90,4% 1890, die ihren Empfang auf die Mittelelbe stützte, ausgenommen daß in den letzten Jahren einige beträchtliche Sendungen von mecklenburgischem Steinsalz in Dömitz auf den Wasserweg umgeschlagen wurden, so 1902 und 1903 10400 und 9900 t. An hervorragendster Stelle steht in der Ausfuhr Hamburgs der Zucker mit 986700 t 1903 und 1070100 t 1902 (gegen 738400 t 1890). Fast 4/5 absorbiert Großbritannien mit 788000 t 1903, daneben seine Kolonien in Nordamerika und Afrika noch 32000 t, es folgen in weitem Abstande Ostasien (China und Japan 57000 t), die Niederlande (32000 t), Norwegen, die Rheinprovinz und Portugal (mit je 10—20000 t).

---

[1]) Die Differenz gegen die Seeausfuhr ist nur scheinbar, denn es wird von Harburg aus das dort bahnwärts eingetroffene Salz dem Hamburger Seeverkehr in Schuten zugebracht.

[2]) Die Anfuhr in den gesamten Elbhäfen ist bedeutend höher als die für Hamburg in den Tabellarischen Übersichten gebrachten Zahlen, außer wegen des Konsums von Altona und Harburg aus dem sub 1) genannten Grunde. Elbhäfen gesamt:

1890	27700 t
1903	19800 „

Davon

	1890	1903
Verkehrsbezirk 9—11	6700 t	18200 t
Lüneburg ab zu Tal	2600 „	3400 „

[3]) Verkehrsbezirk 18—20: 1890: 20500 t, 1903: 1300 t.

Die Tabellarischen Übersichten wie die Eisenbahngüterstatistik [1]) bekunden übereinstimmend, daß der Empfang per Eisenbahn sehr zurückgeht, nach ersterer von 63900 t 1890 auf 17300 t 1903. Dabei hat die Detarifierung des Rohzuckers zur Ausfuhr von Spezialtarif I nach Spezialtarif III seit dem 1. April 1901 diese rückläufige Bewegung nicht zu hemmen vermocht, denn der Aufschwung der Bahneinfuhr, 1902: 62500 t, ist die Folge des schlechten Binnenschiffahrtsjahres, wie sich dann 1903 deutlich zeigt. Der Rückgang ist nach allen Verkehrsrichtungen hin bemerkbar, in denen 1890 ein erheblicher Verkehr stattfand. Sogar der Empfang der Elbhäfen aus Hannover, worauf derselbe 1890 zur einen Hälfte basierte, hat stark eingebüßt (1903: Verkehrsbezirk 9—11 23700 t gegen1890: 50800 t). Noch erheblicher aber ist der Verlust der Bahn im Gebiet der Mittelelbe und in Mecklenburg, wo diese ihren Versand von zusammen [2]) 41000 t auf 11000 t reduzieren mußte. Dementsprechend hat sowohl der Versand über Dömitz einige Bedeutung erlangt [3]), als auch besonders der Wasserversand von der mittleren, preußischen Elbe seine schon 1890 gesicherte Position verstärkt. Ihre Verfrachtungen stiegen seit 1895 von 444000 t auf 653000 t [4]). Nachweisbar sind hiervon 1903 234000 t von Magdeburg - Schönebeck zu Tal abgegangen, etwa je 50000 t sind für Wallwitzhafen und Aken abgemeldet oder passierten die Saale bei Kalbe [5]). Wegen der Zucker-

---

[1]) 1890: 97300 t, 1903: 39900 t. Die Mehrzufuhr gegenüber Hamburg ist Harburg anzurechnen, das sie auf dem gleichen Wege wie Salz meistens dem Hamburger Verkehr zuführt.

[2])

		1890	1903
Verkehrsbezirk	5— 7 . .	17000 t	5900 t
„	18—20 . .	24400 „	6400 „

[3]) Dömitz ab zu Tal an Zucker, Melasse und Sirup: 1900: 8500 t, 1903: 7200 t.

[4]) Unter Einrechnung der in Harburg (1903: 91400 t) und Lübeck (16000 t) eingetroffenen Mengen nach der Hamburger Statistik unter Abzug der bei Rathenow, Schandau und Dömitz zu Tal gemeldeten Tonnen.

[5]) Der Versand der königl. sächsischen Elbe scheint zurückzugehen: Dresden ab zu Tal: 1890: 51100 t, 1903: 14100 t, da dort die Zuckerproduktion wohl nicht mit der gesteigerten Konsumfähigkeit Schritt gehalten hat.

bezüge aus entfernteren Gegenden ist der Hamburger Hafen völlig auf den Wasserverkehr angewiesen. Und gerade diese sind im Laufe der Zeit am meisten ausdehnungsfähig gewesen. Über Schandau wurden 1903: 354000 t österreichischen Zuckers zu Tal befördert gegen 1890: 206000 t, die fast ausnahmslos zur Ausfuhr über See bestimmt waren. Relativ noch rapider hat sich der Verkehr über Rathenow zu Tal entwickelt: 1895: 111000 t, 1903: 251000 t. Es ist dies der großartigste Fall, wie Hamburg in Wettbewerb mit dem Mündungshafen, Stettin, sich das obere Odergebiet tributär gemacht hat. Einen guten Maßstab bietet dafür der Durchgang auf der Spree zu Berlin, derselbe umfaßte, 1890 noch ganz minimal, dann ohne Unterbrechung steigend, im Jahre 1903: 195000 t. Die Differenz des Rathenower Verkehrs (1900: 56000 t) entstammte der Mark oder sogar aus dem unteren Oder- und Warthegebiet [1]), so daß der Einflußbereich der Elbmündungshäfen in die unmittelbare Nachbarschaft Stettins vorgeschoben ist, ein glänzendes Zeugnis für den Wert des Binnenwasserwegs. Unter solchen Umständen beträgt der Anteil des Wasserwegs an der Zufuhr Hamburgs aus dem Hinterland 98,5 %, d. h. er ist seit 1890 noch in steter Vergrößerung (91,1 %) [2]). Hinter Zucker rangieren von den Nahrungsmitteln, die zugleich höherwertige Massengüter darstellen, Getreide und dessen Fabrikate, deren Ausfuhr ebenfalls durch Ausnahmetarifierung nach Möglichkeit über den Schienenweg gelenkt werden soll [3]). Der aus unscheinbaren Anfängen rasch zu 145000 t 1902 und 97000 t 1903 Umfang aufgeblühte Weizenversand über See nach Schweden und Dänemark [4]), und den übrigen westlichen Ufern der Ostsee beruht zweifellos größtenteils auf der gewaltigen Seeeinfuhr, doch kann auch die landseitige Zufuhr von 52000 t 1903 in nicht zu unterschätzender Weise be-

---

[1]) Eberswalde durch zur Havel: 1900: 50000 t.

[2]) Von im ganzen 1890: 653000 t, 1903: 1059000 t. Unberücksichtigt bleibt die schnell aufgeblühte Wasserzufuhr auf der Süderelbe: 1890: 600 t, 1895: 27300 t, 1903: 91400 t.

[3]) Getreide über 100 km 1,43 Pfg., anstatt 4,5 Pfg. (Spezialtarif I).

[4]) Schweden 48000, Dänemark 20000 t 1903.

teiligt sein [1]). Die Leistung der Bahn bleibt auf den langsam abnehmenden Empfang aus dem nahen Holstein und Mecklenburg beschränkt, der nur im guten Erntejahr 1900 11800 t erreicht, um dann 1903 wieder auf 2200 t zu sinken. Mit den Ernteergebnissen schwankt auch die Zufuhr der Elbe von der Mittelelbe (Magdeburg) und der Mark [2]) zwischen 5800 t (1902) und 64300 t (1900), jedoch derart, daß ihr Anteil unablässig von 48,8 % 1895 auf 95,7 % 1903 steigt. Fast dasselbe läßt sich von der Ausfuhr an Roggen sagen: 31600 t 1903, denen 13200 t in der binnenwärtigen Zufuhr, davon 82,4 % 1903 auf der Elbe (1890 5,0 %), gegenüberstehen [3]). Die ansehnliche Ausfuhr an Mehl und Mühlenfabrikaten 1903: 161000 t hat seit 1890 (ca. 170000 t) keinen Fortschritt zu verzeichnen, da in den nordischen Ländern, wohin sich die Ausfuhr vorzugsweise richtet, die Steigerung der Aufnahmefähigkeit von einem nennenswerten industriellen Aufschwung in dieser Beziehung begleitet worden ist. Außer Weizenmehl mit 93400 t [4]) wird noch Roggenmehl, Graupen und Kartoffelmehl [5]) in größeren Mengen exportiert. Währenddessen hat die Zufuhr aus dem Hinterland nicht unbeträchtlich nachgelassen, sie beträgt heute mit 45700 t ungefähr 1/3 der Seeausfuhr, gegen 1/2 im Jahre 1890 (65300 t) [6]), so daß also die Inlandsmühlen im Absatz über See durch die Vermahlung ausländischen Weizens in den Mündungsstädten verdrängt wurden.

---

[1]) Im einzelnen ist es natürlich nicht nachweisbar, wieviel davon in Hamburg vermahlen oder per Bahn wieder ausgeführt wird.

[2])

	1895	1900	1903
Magdeburg ab zu Tal .	6300 t	30900 t	58100 t
Rathenow zu Tal . .	2200 „	6100 „	8100 „

[3]) Nach der Eisenbahngüterstatistik trafen in den Elbhäfen ein:

	1890	1903		1890	1903
Roggen	9000 t,	4700 t,	davon aus Vkbzk. 5—7:	8700 t,	4000 t
Weizen	11500 „	4600 „	„ „ „ 5—7:	10700 „	4500 „

[4]) Davon nach Norwegen 21300 t, russischen Ostseehäfen 20500 t, Dänemark 14800 t, Schweden 5300 t, altpreußischen Ostseehäfen 5100 t.

[5]) Roggenmehl: 21200 t nach Westeuropa; Graupen: 17700 t, zur Ostsee davon 10900 t; Kartoffelmehl: 16100 t nach Spanien und England.

[6]) Es ist hier nur das Mehl aus Getreide berücksichtigt, mit den übrigen Mühlenfabrikaten steht es ähnlich.

Davon wurde am härtesten die Anfuhr der entferntesten Gebiete Böhmens, welche sich auf der Elbe vollzog, betroffen: Schandau durch zu Tal: 1890: 31000 t, 1895: 12300 t, 1903: 3600 t; langsam sinkt auch seit 1895 der Versand des Oder- und Spreegebiets über Rathenow [1]). Diesen Ausfall kann die etwas erhöhte Abfuhr der Mittelelbe nicht aufwiegen [2]); Hamburg bezieht 1903 40500 t, 1902 gar nur 29400 t auf der Elbe (1890: 87700 t). Da der Empfang der Bahn sich auf die umgebenden Landesteile stützt und die Minderzufuhren aus Schleswig-Holstein in Hannover gerade decken kann: 1890: 27000 t, 1903: 26700 t [3]), sinkt der Anteil des Wasserwegs von 78,3 auf 59,6 %, im Jahre 1902 dazwischen aus bekannten Gründen auf 48,0 %. Im Gegensatz zu den obigen Getreidearten bietet der Hinterlandsverkehr die Grundlage der seit 1890 (33400 t) vervierfachten Ausfuhr an Gerste in der Höhe von 141900 t 1903. Diese Mengen, welche zu 46000 t nach Schleswig-Holstein, zu 34000 t nach England, 22000 t nach Dänemark verladen wurden, sind überwiegend als österreichische Brau- und Futtergerste anzusehen, welche ausschließlich der Wasserweg aus Böhmen herbeischafft: 1890: 58600 t = 99,1 %, 1903: 101800 t = 99,4 % [4]). Der geringe Versand der mittleren Elbe, z. B. Magdeburg-Schönebeck ab zu Tal 1903 7200 t, erweist sich noch zum größten Teil als Umladung des vom Oberlauf eingetroffenen Quantums. Die Ausfuhr an Mais zur

---

[1]) Rathenow durch zu Tal an Mehl und Mühlenfabrikaten: 1895: 28700 t, 1903: 16900 t.

[2]) Der Versand der Mittelelbe ist nicht ausschließlich für die Elbmündung bestimmt, sondern ein Teil geht durch den Plauer Kanal nach Berlin, ein anderer durch den Elbe-Travekanal nach Lübeck, etwa 20000 t gehen nach Hamburg.

[3]) Von dem etwas größeren Verkehr der Elbhäfen stammten aus:

	1890	1903
Verkehrsbezirk 5— 7 . . .	26600 t	10100 t
„ 9—11 . . .	3600 „	20500 „

[4]) Ein kleiner Bruchteil der Ausfuhr mag mit der transitierenden Seeeinfuhr identisch sein, doch umspannt sie nicht die volle Differenz zwischen der Zufuhr aus dem Hinterland, wie sie hier mitgeteilt ist, und der Ausfuhr seewärts; denn die Reichsstatistik gibt für die Elbanfuhr (Oberelbe) noch wesentlich höhere Zahlen: 1890: 64500 t, 1903: 128200 t.

Ostsee (1903: 133000 t) ist schon eingangs als Transitverkehr gekennzeichnet. Mit dem Hinterland ist dagegen wieder die Ausfuhr an anderem Getreide und Hülsenfrüchten verwachsen mit 1903 55000 t; vorzugsweise Malz nach den Niederlanden, Brasilien und Argentinien (33000 t), Bohnen (13700 t) und Erbsen. In Übereinstimmung damit ergeben die Tabellarischen Übersichten eine Zufuhr von 65700 t, davon 84,4 % auf der Oberelbe (gegen 82,1 % 1890), die überwiegend aus österreichischem Malz zusammengesetzt ist [1]). In den letzten Jahren hat die Ausfuhr von Kartoffeln, vor allem nach England [2]), 95200 t erreicht, denen ein Hinterlandsverkehr von 162400 t (1890: 37200 t) entspricht. Die Provinzen Schleswig-Holstein und Hannover liefern den Elbhäfen steigende Mengen per Bahn, ähnlich wuchs der Bahnversand von der Provinz Brandenburg und aus Thüringen [3]), nur gelang es in letzterem Fall der Elbe, auch erhebliche Transporte im Umschlag über Magdeburg und die Saale zu Tal an sich zu ziehen, und infolgedessen ihren kargen Anteil im letzten Jahre auf 33900 t (20,9 % gegen 7,6 % 1902 und 15,6 % 1890) zu heben. Wenn sie hier auffallend wenig Erfolg hat, so liegt dies wohl nicht so sehr an der tarifarischen Behandlung der Kartoffel als Rohstoff, die natürlich wie ein Ausnahmetarif wirkt, als in dem Umstande, daß der Versand dieses frostempfindlichen Produkts, ähnlich der Apfelsineneinfuhr, sich in die kalte Jahreszeit hineinzieht. Gleich niedrig und dazu fallend ist nach der Statistik die Beteiligung der Binnenschiffahrt an der Zufuhr von frischem Obst und Gemüsen 1890: 24,4 %, 1903: 21,8 %),

---

[1]) Nach der Durchfuhr zu Schandau hätte sich der Wasserbezug aus Böhmen von 27600 auf 6100 t vermindert, demgemäß gegenüber dem wachsenden Bahnbezug (Verkehrsbezirk 52—55: 1890: 2700 t, 1903: 10700 t) doppelt verloren, was den obigen Angaben widersprechen würde, und sich dadurch erklärt, daß die Reichsstatistik Malz nicht unter andere Getreide rechnet; daher auch ihre Minderangaben für Hamburg-Oberelbe.

[2]) 87200 t.

			1890	1903
[3]) Verkehrsbezirk	5— 7	(Holstein, Mecklenburg)	19400 t	44300 t
„	9—11	(Hannover)	23600 „	45400 „
„	16—17	(Brandenburg) . . .	2300 „	16500 „
„	18—20	(Thüringen)	3100 „	24400 „

auf der der seewärtige Versand von 69300 t basiert, soweit er nicht aus Südfrüchten besteht[1]); allein 34000 t[2]) nahm Großbritannien auf. In Wirklichkeit ist der Anteil der Flußschiffahrt größer, denn während bei der Eisenbahnstatistik die umliegenden Gebiete mit ansehnlichen Summen einbezogen sind[3]), vernachlässigt die Binnenschiffahrtsstatistik die Anfuhr der kleinen Gemüseewer aus den fruchtbaren Vierlanden. Die Herkunft der statistisch erfaßten Zufuhr ist überwiegend Thüringen, Provinz Sachsen und Österreich-Ungarn, und es scheint, daß die vermehrte Bahnausfuhr des letzten Landes (Pflaumen?) jene Verschiebung zu Ungunsten der Elbe hervorgerufen hat[4]).

Die Ausfuhr flüssiger Genußmittel über Hamburg ist nie sehr umfangreich gewesen, aber es ist bemerkenswert, daß sie absolut im Rückgang begriffen ist. Die Ausfuhr von Spirituosen ist von 68600 t auf 34800 t gesunken, und dies ist hauptsächlich dem verminderten Versand von Branntwein und Spiritus zuzuschreiben[5]), der im Jahre 1903 nur noch 16500 t betrug, mit denen besonders Afrika, England und die Rheinprovinz beglückt wurden. Diesen Rückgang spiegelt die Zufuhr aus dem Binnenland mit 17400 t 1903 und 42100 t 1890 sehr genau wieder. In beiden Jahren ist die Elbschiffahrt mit etwa der Hälfte beteiligt, doch von 58,4 % auf 49,7 % sinkend, indem bei gleich geringen Bezügen über Schandau der gewichtige Versand auf der Havel[6]) aus Ostdeutschland und der Mark verliert. Nur

---

[1]) Etwa 27000 t; davon 13700 t Apfelsinen und Zitronen. An getrockneten Früchten etc. wurden 1903 auf dem Binnenwege etwa 3000 t eingeführt, zumeist auf dem Wasserwege von Böhmen.

[2]) Von 39000 t frischem Obst und Gemüse.

[3]) Verkehrsbezirk 5—7 u. 9—11 für 1903: 8000 t.

[4])

	1890	1903
Verkehrsbezirk 52—55 . .	4400 t	9100 t
Schandau zu Tal	11000 „	9600 „

Dagegen steigt die Talfahrt auf der Saale an Gemüsen: 1890: 5800, 1903: 12500 t.

[5]) Daneben ließ auch der Zwischenhandel in Kognak, Rum etc. nach.

[6]) Schandau durch zu Tal 1890: 5900, 1900: 5600, 1903: 3500 t. Die Anschreibungen zu Rathenow sind nicht zuverlässig. Doch ist bei alledem eine Abnahme unverkennbar. Ebendafür spricht die Abfuhr von Berlin zu Tal.

dadurch, daß die Bahn in ihrem Gebiet, in Schleswig-Holstein und Mecklenburg ebenfalls kleinere Posten zur Abfuhr erhält, hält die Wasserstraße einigermaßen die frühere Beteiligung aufrecht. Den Stand, welchen der seewärtige Versand von Bier, 1890 21400 t, inne hatte, ist seitdem trotz der Steigerung ab 1900 mit 19300 t[1]) 1903 noch nicht wieder erreicht. Aus der Eisenbahngüterstatistik können wir entnehmen, daß die Abnahme sich auf den Empfang bayrischen Produktes gründet, der gegen 1890 19000 t nur mehr 12500 t umfaßt[2]). Wie an anderer Stelle zu zeigen ist, liegt die Ursache im erfolgreichen Wettbewerb der Rheinschiffahrt. Ein Ausgleich durch vermehrten Bezug aus Böhmen per Schienen- und Wasserweg aber war nur teilweise möglich, er hat indessen den Anteil der Elbe von 4,9 % ununterbrochen auf 29,2 % gebracht.

Mit den letztgenannten Gütern sind wir schon in die Gruppe der Fabrikate geraten, und nachdem die Produkte der Metallverarbeitung und der Müllerei vorher erledigt waren, haben wir nur noch die wenigen anderen Fabrikate der Hamburger Ausfuhr auf ihre Abhängigkeit von der Elbschiffahrt zu prüfen. Nach der Beteiligung der Wasserstraße steht hier die Ausfuhr an Soda (1903: 14300 t vorzüglich zur Ostsee) mit einem Prozentsatz von 91,8 % (1890: 73,9 %) von der landseitigen Zufuhr (17900 t) voran. Für den Bezug kommt nur das Gebiet der preußischen Elbe in Frage, in welchem der Eisenbahn allein im Notfalle die Beförderung übertragen wird. Nach dem Gewicht steht die Verschiffung von Papier und Pappe, die sich über den ganzen Erdball erstreckt, davon England 20000 t, mit 121500 t 1903 (1890: 60800 t) an erster Stelle; ihr entspricht eine Zufuhr von 71000 t 1890 und 116200 t 1903, welche in langsamem Ansteigen heute fast zu ¾ (71,9 % gegen 59,1 % 1890) von der Binnenschiffahrt bewältigt wird[3]); ihre Herkunft können wir nach der Provinz Brandenburg und

---

[1]) Davon nach Afrika 9100 t.

[2]) Die Abnahme des aus Schleswig-Holstein und Hannover bezogenen Bieres, die mit der Entfaltung des städtischen Braugewerbes zusammenhängt, ist für den Versand zur See ohne Bedeutung.

[3]) Mehr ist nicht über die Wasserzufuhr zu erfahren, da ja die Reichsstatistik diese Position nicht kennt.

Sachsen[1]) verlegen, denen auch die Bahn den größten Teil ihres Bezuges entnimmt. In die Gruppe der Fabrikate gehört ferner der Empfang Hamburgs an fetten Ölen und Fetten: 30600 t 1903, die ein gutes Stück zur seewärtigen Ausfuhr in diesen Artikeln beiträgt[2]). Die Eisenbahn hat insbesondere die Ölindustrie am preußischen Rhein[3]) herangezogen, es aber der Schiffahrt völlig überlassen, Hamburgs Einflußbereich gen Osten[4]) auszudehnen, weswegen diese ihren Anteil von 6600 t = 35,8 % 1890 auf 13700 t = 44,8 % 1903 steigern konnte. Genau so ist die Entwicklung der Binnenschiffahrt im Verkehr mit Glas und Glaswaren gewesen, 35,8 % 1890 und 46,0 % 1903 des Empfangs von 69300 t 1903 (1890: 40800 t) aus dem Hinterland, mit dem der Export nach England und Amerika, insgesamt 76500 t[5]) (1890: 36500 t) in gleichem Grade fortgeschritten ist. Im Empfang aus Böhmen steht heute die Elbe gleichberechtigt neben dem Schienenwege[6]), steigende Mengen leitet sie mittels der märkischen Wasserstraßen in Konkurrenz mit diesem und der unteren Oder (Stettin) aus Schlesien und der Mark nach der Elbmündung[7]); ihr ausgedehntes Wirkungsfeld gibt indessen Sachsen (Dresden) ab, denn sie entnimmt der Mittelelbe ungefähr 20000 t (gegen 11000 t 1890). Nur der Ausnahmetarifierung (3,1—2,9 Pfg.) verdankt die Bahn ihre schmalen Transporte aus Sachsen, Schlesien und den Rheinlanden, aber trotz derselben bleibt sie mit einer ganzen Hälfte auf den Empfang aus der Provinz

---

[1]) Von 26200 t der Elbhäfen entfielen auf Verkehrsbezirk 16—20: 10000 t, Verkehrsbezirk 12—15 u. 52—55: 4600 t.

[2]) Dieselbe erreicht 1903: 120700 t und beruht vorwiegend auf der Einfuhr aus See und der Produktion der Mündungshäfen. Sie besteht aus 18000 t Schmalz (Dänemark, preuß. Ostsee), Palmöl 27000 t (Rheinprovinz, England und Vereinigte Staaten), Kokosnußöl: 12000 t, Leinöl 10000 t und Rüböl.

[3]) Verkehrsbezirk 21—28: 1890: 2800 t, 1903: 8400 t.

[4]) Rathenow durch zu Tal 3100 t, 1900: 10800 t.

[5]) England: 21700 t, Nord- und Südamerika 33000 t.

		1890	1903
[6])	Verkehrsbezirk 52—55	E. 8700 t	6200 t
	Schandau zu Tal	W. 4000 „	6600 „

[7]) Rathenow durch zu Tal 1900: 4800 t, 1903: 5600 t.

Hannover ausgewiesen [1]). Mehr ist dagegen Hamburg für die Ausfuhr von Steingut und Porzellan: 1903: 34400 t der Tarifpolitik verpflichtet. Von diesen hochwertigen Artikeln hat die Elbe nur ca. 19,0 % (1890: 10,0 %) [2]) übernehmen können, welche sie aus dem Gebiet der Mittelelbe schöpft. Die Eisenbahn andererseits erstreckt Hamburgs Einfluß neuerdings nach der Lausitz [3]) und Böhmen, wo die Binnenschiffahrt nur mit geringfügigen Beträgen aufwartet. Den Hauptteil indessen befördert die Bahn aus Thüringen, für welches Gebiet ihr ein besonders niedriger Tarif in der Höhe des Spezialtarifs III [4]) eingeräumt ist. Ist die Beteiligung der Elbe schon für Steingut auf ein unerhebliches Maß zusammengeschrumpft, so erreicht sie bei dem letzten großen Posten der Seeausfuhr, den mannigfaltigen Manufakturwaren samt Garnen und Twisten, den tiefsten Stand von 8,1 % (5200 t) und es ist nur als Zeichen einer gesteigerten Leistungsfähigkeit wertvoll, daß sie auch prozentual im Wachsen begriffen ist (1890: 4,8 %; 2500 t). Im übrigen werden die 87100 t der Ausfuhr (49200 t

---

[1]) Die Angaben der Eisenbahngüterstatistik und Reichsbinnenschiffahrtsstatistik sind im Gegensatz zu den tabellarischen Übersichten nach Bruttogewicht gemacht; sie sind daher, wie bei Steingut etc., mit Recht wesentlich höher:

Tabellarische Übersichten	nach jenen Quellen
1903	1903
E. 37400 t	56000 t
W. 31900 „	38800 „

Das ist nicht zu vergessen bei dem Anteil der entfernteren Verkehrsbezirke: 1903:

Verkehrsbezirk	12—15 . . .	6800 t
„	16—17 . . .	6100 „
„	18—20 . . .	7300 „
„	52—55 . . .	6200 „
„	9—11 . . .	20400 „
„	21—28 . . .	6800 „

[2]) Von im ganzen 39200 resp. 27200 t.

[3]) Verkehrsbezirk 12—15 . . . . 5500 t
„ 52—55 . . . . 8200 „

[4]) Für Griffel, Schiefertafeln etc. von einer Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Erfurt.

1890) von der Eisenbahn beschafft; es ist bedauerlich, daß die Mangelhaftigkeit beider statistischen Quellen die Herkunft der Bahn, wie der Wasseranfuhren dunkel läßt.

Wenn eines durch die Einzeldarstellungen wie ein roter Faden hindurchläuft, so ist es die Tatsache, daß einerseits der Wasserweg eine jährlich wachsende Bedeutung für den Seeverkehr Hamburgs gewinnt, daß die gewaltige Steigerung des seewärtigen Ein- und Ausgangs, zumal des ersteren, vor allem auf der Leistung der Binnenschiffahrt beruht, und daß anderseits das zahlenmäßige Maß von drei Viertel der Einfuhr und der Hälfte der Ausfuhr, welches die Gesamtziffern der Elbe einräumen, in der Tat durch die angeführten Umstände als zu niedrig bemessen erscheinen muß. Es ist wahr, Hamburg stützt seine Seestellung rückwärts auf fast das ganze Reich — nur Ost- und Westpreußen, sowie Hinterpommern sind ausgenommen — und auf den größten Teil Österreich-Ungarns, ebenso streckt es in den Spezialartikeln seines Handels Fühler bis nach Rußland und in die Schweiz aus[1]). Allein der Hauptträger dieses Gebäudes ist das engere und weitere Elbgebiet, ist die Elbe, die hier vollständig den Verkehr beherrscht, ja wenn möglich diese Stellung gegenüber dem Schienenweg stetig befestigt[2]); ist die Elbe mit ihren Neben- und Zuflüssen, durch die märkischen Wasserstraßen mit der Oder und weiterhin der Weichsel verbunden. Anerkennenswerten Erfolg hat die preußische Verwaltung mit ihren Bemühungen gehabt, durch Ausnahmetarifierung fast aller deutschen Exportgüter die Ausfuhr über Hamburg aus Westfalen, dem Rheingebiet und Süddeutschland zu unterstützen. Auch wenn wir einschränkend erfahren haben, daß von den 2,8 Mill. Tonnen = 41,6% des Gesamtempfangs, welche die Elbhäfen aus dem hier in Frage stehenden Gebiet (Verkehrsbezirk 21—36 und 9—11) im Jahre 1903 empfangen haben, allein 1,4 Mill. Tonnen auf Steinkohlen etc.

---

[1]) Wiedenfeld a. a. O. S. 342.

[2]) Die unfreundliche Haltung der preußischen Staatsbahnen der Elbe gegenüber hat in der Hauptsache nur den Erfolg gehabt, den Umschlag von den preußischen Häfen (Magdeburg) auf anhaltinische und sächsische Konkurrenzplätze abzulenken. Jahresbericht der Handelskammer zu Magdeburg 1900, B. S. 15.

entfallen, die dem Seeverkehr nicht direkt dienen [1]), so bleiben doch die Leistungen besonders in der Beförderung von Eisenwaren erstaunlich genug. Aber sobald wir erst die Entwicklung der anderen Seehafengruppe, die aus diesem Gebiete Nahrung zieht, nämlich der Rheinmündungshäfen kennen gelernt haben, werden die Erfolge der Eisenbahn etwas weniger hell leuchten. Bei der Verteilung der seewärtigen Einfuhr weist die Bahn in diesen Gebieten, wie in den übrigen dem Wassertransport unerreichbaren Gegenden trotz der Ausnahmetarife nur da mäßige Anteile auf, wo sie durch einen kräftigen Eigenhandel oder durch überlegene Schiffahrtsorganisation Hamburgs getragen werden, wie das besonders bei kolonialen Produkten: Kaffee, Petroleum, Baumwolle, Häuten, Fellen und Ölen, der Fall ist. Und was stellt der Eisenbahnverkehr mit Österreich-Ungarn, Rußland, auch mit dem Odergebiet anders dar, als einen bloßen Schatten, den die kompakte, durch die Elbschifffahrt zusammengeschweißte Verkehrspyramide wirft? Hätten wir eine den Tatsachen wirklich entsprechende Beteiligungsziffer des Wasserwegs, so würde seine Bedeutung damit noch nicht erschöpft sein, hat er doch in den von ihm beeinflußten Gebieten die Eisenbahnen zu einer für die Elbmündung günstigen Tarifgestaltung veranlaßt. Dieser Einfluß entzieht sich natürlich jeder zahlenmäßigen Berechnung, der Wert indessen läßt sich nach der ausführlichen Darstellung deutlich ahnen; er ist umso höher, als die Elbe, wie gezeigt wurde, infolge ihrer Leistungsfähigkeit sehr wohl den Transport hochwertiger Güter übernehmen kann [2]). Erst sobald wir in der Elbe „die Lebensader Hamburgs“ [3]) erkannt haben, begreifen wir die eigenartige Stellungnahme der Elbhäfen zum Projekte des Mittellandkanals, gegen den die dortige Kaufmannschaft noch rüstiger

---

[1]) Ferner wäre zum größten Teil der Empfang vom benachbarten Hannover abzuziehen, da er überwiegend zum Verbrauche der Elbhäfen bestimmt ist.

[2]) Vgl. G. Seibt a. a. O. S. 105 über die Abstufung des Anteils der Elbe nach der Wertklasse der Güter.

[3]) Nehls u. Bubendey, Die Elbe. Hamburgs Lebensader, 1892, aus Hamburgs Handel u. Verkehr, Exporthandbuch 1892—94. A. Dorn, Die Seehäfen des Weltverkehrs, 1891, I. Bd., S. 750/51.

agitiert hat, als sie es damals für den Oder-Spreekanal getan. Wir sind schon gewohnt, daß in solchen Fällen unter der Fahne des nationalen Schutzes gefochten wird; hier muß die Furcht vor dem Andrängen der ausländischen Rheinmündungshäfen herhalten [1]). In Wirklichkeit aber fürchtet man den Schwesterhafen Bremen, der mittels der kanalisierten oberen Weser und des Rhein-Elbekanals an die mittlere Elbe angeschlossen und zumal in dem durch den Schienenweg nur lose mit der Elbmündung verbundenen Thüringen, Hannover, Braunschweig und Hessen ein entschiedenes Übergewicht erlangen würde. Als offenbar wurde, daß die Schaffung einer leistungsfähigen Binnenwasserstraße für das rheinisch-westfälische Industriegebiet nicht mehr zu hintertreiben war, fand man sich in Hamburg mit dem kleineren Übel ab und suchte vergeblich für eine Vertiefung des damals im Bau begriffenen Dortmund-Emskanals Stimmung zu machen [1]), in der durch die nächste Zeit zum Teil bestätigten Erwartung, den schwachen Hafen Emden vermöge der übermächtigen Handels- und Schiffahrtsorganisation durch einen guten Seeleichterdienst als Zubringer in Abhängigkeit zu erhalten. Zugleich redete man, indem man das Schlagwort: „Rentabilität als erste Voraussetzung" übernahm, der Wiedereinführung von Schiffahrtsabgaben auf den deutschen Strömen das Wort, eine für Hamburg, das doch so innig mit dem Wasserverkehr verknüpft ist, auf den ersten Blick unverständliche Taktik. Sie wird nur durch die Erwägung begreiflich, daß man die Rheinschiffahrt und vor allem den Verkehr auf dem gefürchteten Mittellandkanal von vornherein lähmen wollte, daher denn auch wohlweislich für die Elbe eine außerordentliche Vertiefung (auf 2½ m) bis nach Böhmen zur Bedingung setzte [2]). Ich lasse es dahingestellt, ob man ein solches Vorgehen noch als „fair" bezeichnen kann, jedenfalls war es auch nicht klug, im Glashause sitzend mit

---

[1]) Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg 1895, S. 41; 1897, S. 39. Vgl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1901, S. 150: Die Elbhäfen und der Rhein-Elbekanal. Ebendahin gehört auch das Projekt der Altonaer Handelskammer eines Seekanals von Wesel nach Hannekenfähr (Emden). Vgl. Aftalion a. a. O. S. 568/69.

[2]) Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg 1895, S. 40.

Steinen zu werfen, und wenn es wirklich zur Einführung von Abgaben kommt, — natürlich ohne der Elbe die bedungene Kompensation zuzugestehen, — so darf Hamburg sich am wenigsten über den unausbleiblichen Schaden beklagen.

Wenn auch noch ein abschließendes Wort über die Nachbarhäfen Altona und Harburg geäußert werden soll, so ist darauf hinzuweisen, daß beide Plätze über dieselbe Stromverbindung und die für den Haupthafen geltenden Eisenbahntarife verfügen. Dafür, daß beide mehr und mehr neben der mächtigen Rivalin verschwinden, sind in erster Linie die unzureichenden Hafeneinrichtungen verantwortlich, deren schon an betreffender Stelle Erwähnung getan ist; der tiefere Grund aber liegt in der historisch-politischen Gestaltung dieses Gebietes [1]), welche Hamburg die größere Bewegungsfreiheit verschafft hat.

b) Lübeck und die übrigen Häfen der westlichen Ostsee

Die überwältigende Wichtigkeit der Elbe für die Entwicklung Hamburgs wird erst klar, sobald wir die letztere mit der Entfaltung der benachbarten Nordseehäfen, vor allem des Wesergebietes, und auf der anderen Seite mit der Verkehrsentwicklung der mit ihm um das gleiche Hinterland konkurrierenden deutschen Ostseehäfen vergleichen, das sind Lübeck und die holsteinischen und mecklenburgischen Küstenstädte, dann Stettin als Hauptplatz der pommerschen Gruppe. Beschäftigen wir uns also zuerst mit Lübeck. Wir müssen uns das im ersten Teil betreffend die Lage zum Meere Mitgeteilte vergegenwärtigen, wonach Lübecks Verkehrsrichtung nach und von den Uferstaaten der Ostsee gerichtet ist. Im Jahre 1903 gingen nur 2,2% der Seeausfuhr über dieses Meeresgebiet hinaus und etwa ein Viertel der Einfuhr stammte nicht von der Ostsee, ein Teil, der praktisch ausschließlich englische Kohle umfaßte. Um daher einen gerechten Maßstab anzulegen, müssen wir den Verkehr Hamburgs aussondern, soweit er sich mit den Ostseeländern vollzieht:

---

[1]) Wiedenfeld a. a. O. S. 343.

Hamburg: Seeverkehr mit altpreußischen Ostseehäfen, russischen Ostseehäfen, Schweden, Dänemark und Schleswig-Holstein (Tonnen à 1000 kg):

	Einfuhr	Ausfuhr
1890	158400	209400
1895	280400	305600
1900	448600	797800
1902	342000	913100
1903	436300	983000

Lübeck: Gesamtverkehr zur See (Tonnen à 1000 kg):

	Einfuhr	Einfuhr, ausschl. Kohlen	Ausfuhr
1890 . .	406300	345200	166900
1895 . .	393200	326700	207300
1900 . .	540200	430000	289400
1902 . .	535900	408700	317400
1903 . .	537000	416000	328400

Noch 1890 stand Hamburg in seiner Einfuhr aus dem Ostseegebiet weit hinter Lübeck zurück, heute ist es ihm mit 436000 t gegen 537000 t bedenklich nahegerückt, ja hat, wenn die Einfuhr von Steinkohlen abgezogen wird, den Travehafen sogar etwas geschlagen (416000 t). Stärker hat sich Hamburgs Übergewicht in der Ausfuhr herausgebildet; mit 209000 t 1890 Lübeck kaum überlegen, verschickt es 1903 dreimal so viel wie diese Stadt (983000 t zu 328000 t). Wie sehr die Eröffnung des Kaiser-Wilhelmkanals beigetragen hat, die verkehrswirtschaftliche Überlegenheit des Hamburger Hafens im Gebiet der Ostsee zur Geltung zu bringen, bezeugt der rapide Aufschwung seit 1895. Ob bei diesem Verkehr des Elbhafens hauptsächlich der Absatz ins deutsche Hinterland in Betracht kommt, wie bei der Einfuhr, oder der reine Transitverkehr überwiegt, so beim Versand, in jedem Falle entzog die Steigerung der lübeckischen Vermittlung und dem darauf gegründeten Seeverkehr jene Gütermassen. Durch den Rückgang der Seeeinfuhr, welche von 511000 t 1889 auf 393000 t 1895 sank und erst 1899 (513000 t) den Stand wie vor einem Jahrzehnt erreichte, ebenso durch die langsame Entwicklung der Ausfuhr von 167000 t 1890 auf 315000 t 1899 und 289000 t 1900 aufgeschreckt, erkannte die Lübecker Kaufmannschaft bald die große Gefahr. Wohl entwickelte sich der

Stückgutverkehr dank der außerordentlichen Häufigkeit und Regelmäßigkeit der Dampfschiffsverbindungen, wie sie sonst kein Platz nach dem Norden unterhält, und dank der Rührigkeit der Spediteure[1]). Aber man sah ein, daß der lebhafte Eigenhandel der Stadt mit der Verkehrsentfaltung im Ostseebecken allmählich den Charakter einer Stütze des Verkehrs verlöre. Die Hafeneinrichtung und die Zufahrt zum Meere wurden, wie ausgeführt, den Anforderungen der Neuzeit angepaßt, und man scheute das große finanzielle Opfer nicht, wie ebenfalls dargelegt ist, mittels des Elbe-Travekanals eine moderne Wasserverbindung mit dem Elbgebiet zu schaffen, um sich in letzter Stunde an dem Massenverkehr, der Grundlage einer bedeutenden Verkehrsstellung, einen Anteil zu sichern. Ich habe nun festzustellen, in welchem Umfange der Elbe-Travekanal die ihm zugedachte Aufgabe gelöst hat, dem Lübecker Seeverkehr neue Güter zuzuführen und wie er sich dabei mit den konkurrierenden Schienenwegen auseinandergesetzt hat. Hierzu wäre ein Vergleich zweier Jahre, zwischen welche die Eröffnung des Kanals fällt, nach Warengruppen und Verkehrsrichtungen, entsprechend der Behandlung Hamburgs, am besten geeignet. Leider wird gerade seit 1900 die statistische Erfassung des Eisenbahnverkehrs geändert. Während diese vordem, in den Tabellarischen Übersichten des Lübeckischen Handels und Verkehrs veröffentlicht, bezüglich der einzelnen Waren den gesamten Verkehr der Lübeck-Büchener-Eisenbahngesellschaft einbegriffen, beschränken sich die hektographierten statistischen Übersichten des Güterverkehrs dieser Gesellschaft seit 1901 auf den Verkehr von Sendungen über 3 t und die Wagenladungen. Dies bedeutet, daß z. B. vom Eingang auf den Linien der Gesellschaft 1903: 278100 t von 342500 t, beim Eingang 337600 t von 416600 t im einzelnen ausgewiesen werden[2]). Außerdem erfahren wir über den Verkehr auf der mecklenburgischen Friedrich-Franz-Bahn seit alters her nur die rohen Gesamtziffern, für 1903 im Empfang 102000 t; im Ver-

[1]) Jahresbericht der Handelskammer zu Lübeck 1890, Abt. II, S. 35; 1895, S. 54; 1900, II, S. 16; 1902, S. 13.

[2]) Was bei der Bedeutung des Stückverkehrs für Lübeck nicht wunder nimmt.

sand 92000 t. Es wird daher nur möglich sein, mit Vorsicht die vergleichende Reihe des Eisenbahnverkehrs über den gesamten Zeitraum zu erstrecken. Dagegen ist es von vornherein aussichtslos, die Differenzierung nach Herkunft und Bestimmung der Waren über mehrere Jahre rückwärts zu verfolgen. Gleichfalls fehlen alle statistischen Angaben über die Herkunft und Bestimmung des Binnenwasserverkehrs im einzelnen. Ich bin genötigt, sie an der Hand allgemeiner Notizen und unter Vergleich des Hamburger Verkehrs selbst zu machen [1]).

Wenden wir uns jetzt nach dieser einschränkenden Bemerkung der seewärtigen Einfuhr zu. Sie erreichte, wie wiederholt werden muß, erst 1899 mit 513000 t den Stand von 1889, stieg dann langsam im folgenden Jahre auf 540200 t und behauptete sich dann mit Mühe auf dieser Höhe: 1902: 535900 t; 1903: 537000 t. Dieser Bewegung ist der gesamte Hinterlandsverkehr gefolgt mit einer Abfuhr von 419700 t 1890, der Depression 1895 auf 397400 t, der neuerlichen Steigerung auf 1900: 509900 t und 1903: 573800 t. Die nichtige und sinkende Bedeutung der lokalen Wasserstraßen, der Trave und Wakenitz, kommt zum Ausdruck in den Anteilen 4,2% 1890 und 3,8% (15200 t) 1895. Die Mitte 1900 stattfindende Eröffnung des Elbe-Travekanals erhöht diesen Anteil auf 9,8% (50100 t), der dann 17,0% (91300 t) 1902 umfaßt, um dann im nächsten Jahr 25,0% (143300 t) des Versands in das Hinterland zu erreichen. Bis zum Jahre 1900 entspricht im allgemeinen die Abfuhr mittels Eisenbahn dem seewärtigen Empfang; sie steigt bis auf 459800 t, und geht dann unter der Konkurrenz der Wasserstraße langsam bis 430500 t 1903 zurück (s. die nebenstehende Tabelle).

Danach liegt das Schwergewicht des Eisenbahnversandes im Verkehr mit den angrenzenden Landesteilen, mit Schleswig-

---

[1]) Die Tabellarischen Übersichten geben keine Analyse über den Güterverkehr auf den Wasserstraßen. Diese ist aus der Reichsstatistik entnommen, die z. B. 1903 mit den Angaben der Handelskammer für den Elbe-Travekanal völlig übereinstimmt:

	Reichsstatistik	Tabell. Übersichten
Angekommen	188700 t	188700 t
Abgegangen	116800 „	116800 „

Der ganze Versand ins Hinterland verteilte sich 1903 folgendermaßen in Tonnen:

	I.				II.							
	Vkbzk. 5—6: Mecklenburg[2])		Vkbzk. 6d, 7, 8 (ohne Hamburg): Schleswig-Holstein (Stationen des E.-T.-K.), (Trave und Wakenitz)[3])		Vkbzk. Hamburg		Unteres Elbgebiet i. g.	Vkbzk. 18—20 (Mittelelbe)		— Davon Magdeburg-Schönebeck	— Davon Dresden
E.[1])	91600		80200	72,7	60000	69,8	?	20500	21,6	?	?
W.	—		30100	27,3	25900	30,2	28900	64500	78,4	24000	10200

	II.					III.	
	Vkbzk. 52—55 (Böhmen)		— Davon Laube-Tetschen	— Davon Aussig	Vkbzk. 12—17 (Märkische Wasserstraßen und Oder)	Vkbzk. 9—11 (Hannover)	Vkbzk. 21 bis 36 (Südwest- und Südd.)
E.	1200	7,9	?	?	8100 57,5	55000	46400
W.	13900	92,1	1400	3100	6000 42,5	—	—

Summe I.	E.	171800	85,1	
	W.	30100	14,9	
		201900	—	
Summe II.	E.	89800	44,2	
	W.	113300	55,8	
		203100	—	
Summe III.	E.	101400	—	

	E.	366000	—
+ Stückgut	E.	430500	75,0
	W.	143300	25,0
		573800	—

[1]) Das heißt also der Verkehr in Wagenladungen auf der Lübeck-Büchener-Eisenbahn; es verbleiben unausgewiesen die 64400 t Stückgüter etc.

[2]) Lübeck-Büchener Eisenbahn und der ganze Verkehr der mecklenburgischen Bahn nach den Tabell. Übersichten.

[3]) Reichsstatistik. Der sonstige Wasserverkehr aus den Tabellarischen Übersichten.

Holstein und Mecklenburg, zusammen 171800 t und im Versand nach West- und Südwestdeutschland mit 101400 t. In der letzteren Richtung ist Lübeck auf die alleinige Unterstützung des Schienenweges angewiesen, und gerade auf dieser bedeutungsvollen Route scheint eine Stagnation seit 1890 eingetreten zu sein, welche ihre Erklärung zum größten Teil in der Verdoppelung des entsprechenden Hamburger Versandes findet. Für die nähere Umgebung konkurrierte der Wasserweg, d. h. die Trave, die Wakenitz und der Kanal mittels seiner Stationen mit 27,3% (30100 t). Den Verkehr nach dem gesamten Elbgebiet bewältigt der Elbe-Travekanal mit 55,8%. Hierbei behauptet die Bahn für das etwa 60 km entfernte Hamburg das Übergewicht: 69,8% von 85900 t; im bedeutungsvollen Versand in das mittlere Elbgebiet steht die Wasserstraße mit über drei Viertel weit voran (78,4% von 95000 t), und den kleinen Transport nach dem österreichischen Elbgebiet (15100 t)[1]) übernimmt die Elbe fast ausschließlich (92,1%), während sie sich für die Mark und Oder (14100 t) zu 42,5% beteiligt. Nun zu den einzelnen Artikeln.

Fast die Hälfte der seewärtigen Einfuhr nimmt der Empfang an Holz und Holzwaren in Anspruch. Er hat mit seiner Steigerung 1895/1900 von 169000 t auf 262800 t die entsprechende Bewegung der Gesamteinfuhr wesentlich verursacht und sinkt auch mit ihr langsam bis auf 248500 t 1903 zurück. Ungefähr zur Hälfte stammt die Einfuhr aus Schweden, es folgen Finnland und Rußland mit zusammen 82400 t; während die preußischen Ostseehäfen mit 31300 t vertreten sind[2]). Unter Berücksichtigung der durch die Zwischenlagerung im Hafengebiet entstandenen zeitlichen Verschiebung folgt der Absatz nach dem Hinterland der Einfuhr: 1890: 145100 t; 1900: 213400 t; 1903: 225000 t. Gleich dieser sinkt die Bahnabfuhr 1900/03 von 197600 t auf 174700 t, wahrscheinlich infolge der verminderten Bautätigkeit im westlichen und süd-

---

[1] Es ist zu beachten, daß ein Teil des Verkehrs mit der oberen Elbe sich im Umschlag von Magdeburg vollzieht, also der Versand nach Böhmen in Wirklichkeit etwas größer ist.

[2]) Ein geringer Posten Bretter (6900 t) stammt aus Nordamerika.

lichen Deutschland, wohin die Bahn 1903 71100 t[1]) verschickte, und des Wettbewerbes seitens des Wasserweges im Verkehr mit Hamburg (1903: 41200 t). Ein anderer Teil verbleibt im benachbarten Holstein[2]) und Mecklenburg. Hat so der Elbe-Travekanal im Versand nach der Unterelbe nur das Verhältnis zwischen Eisenbahn und ihm geändert, so hat er der Lübecker Einfuhr für den Verkehr nach der Mittelelbe, vor allem der Saale, nach Magdeburg und Dresden, neue Gütermengen zugeführt, denn der Versand dorthin auf dem Schienenwege, welcher 1903 14500 t[3]) betrug, war auch vordem nicht beträchtlicher. Nach dem Stillstand in der Abfuhr Hamburgs auf der Oberelbe ist der Schluß berechtigt, daß der Elbe-Travekanal seinen Verkehr hauptsächlich dem Elbhafen entfremdet hat. Im ganzen stieg die Ausfuhr wasserwärts von 15800 t[4]) (7,4%) auf 50300 t, d. h. fast ein Viertel (22,4%) des Gesamtversands. An zweiter Stelle stehen in der Einfuhr die Steinkohlen mit 121000 t aus England. Die Verdoppelung seit 1890: 61100 t ist auf das Anwachsen der Stadt zurückzuführen, die überdies fast die ganze Einfuhr konsumiert; nur etwas über ein Zehntel geht auf dem Binnenwege wieder aus (1890: 9700 t; 1903: 18500 t). Dem Wasserweg fallen einmal die gleichbleibenden Quantitäten zu, welche die umliegenden, unmittelbar mit ihm verbundenen industriellen Werke verbrauchen; ein Absatz, den der Kanal auf die an ihm liegenden Ortschaften ausdehnte[5]). Die Eisenbahn ist ebenfalls auf die Versorgung der nächsten Umgebung beschränkt[6]), deren steigender Bedarf die gleiche Bewegung beim Versand

---

[1]) Verkehrsbezirk 9—11, 21—36.

[2]) Verkehrsbezirk 6d, 7, 8 (ohne Hamburg) 56200 t; Mecklenburg ohne Angabe, doch wird sich der größte Teil der Abfuhr auf der Friedrich-Franzbahn: 88000 t aus Holz zusammensetzen.

[3]) Verkehrsbezirk 18—20.

[4]) Davon 14000, resp. 47500 t auf dem Kanal, für den lokalen Wasserverkehr bleiben nur einige tausend Tonnen übrig: 1890: 4300 t, 1903: 2800 t.

[5]) Im ganzen 1890: 6300 t, 1903: 9100 t; davon Kanal 2000 t.

[6]) 1903: 9500 t; davon nach Holstein 8900 t; der Verkehr nach Mecklenburg, welcher nicht unbeträchtlich sein mag, muß unberücksichtigt bleiben.

hervorruft, bis 1900 dann auch hier der Kanal eingreift. Demzufolge hebt sich der auf 34,0% 1900 (1890: 64,7%) gesunkene Anteil der Wasserstraße auf 48,9% 1903. Wie die Einfuhr von Steinkohlen, so dient auch die Einfuhr von Steinen und Steinwaren vornehmlich dem Bedarfe Lübecks. Sie wuchs mit seiner Ausdehnung von 1895: 5800 t auf 32500 t und flaute gleich ihr auf 16200 t 1903 ab; davon waren 13600 t Granit(Pflaster)steine aus Schweden und etwa 2100 t Flintsteine aus Dänemark. Die Bahn führt nur diese letzteren nach West- und Süddeutschland, und etliche Transporte Pflastersteine nach dem benachbarten Schleswig-Holstein und Hamburg weiter[1]). Der Elbe-Travekanal hat mit seiner Ausfuhr von 5200 t = 67,2% 1902 und 2600 t = 39,7% 1903[2]) den Bereich Lübecks auf die Mittelelbe und Berlin ausgedehnt, indem er jene Güter dem Stettiner Hafen entrissen hat. Ebendavon abgelenkt hat er die 3500 t Schlemmkreide und Spat aus Schweden, welche zu 90,5% nach der Mittelelbe weitergingen[3]). Ganz auf dem Wasserwege beruht ferner der Versand der seewärts eingeführten Erze, insbesondere Eisenerz aus Nordschweden, mit 9200 t 1900 und 2900 t 1903. Sie werden zu 67,1% (1900) bis 82,5% (1902) auf ihm nach der oberen Elbe verfrachtet[4]). Der Rückgang ist hervorgerufen durch ungünstige Absatzverhältnisse in Böhmen, die auch im Durchgang bei Schandau deutlich geworden sind[5]). Der seewärtige Empfang an Eisen aller Art aus Schweden ist unter der Einwirkung der wachsenden heimischen Produktion auf 11900 t 1900 (1890: 17000 t) zurückgegangen und hält sich auf dieser Höhe. Der Versand per Eisenbahn erreicht etwas größere Summen (1900: 19200 t), da er außer dem Absatz des seewärts bezogenen Eisens nach Westdeutschland auch noch die Verteilung des durch den Eigen-

---

[1]) Im ganzen ohne Mauersteine etc. 4000 t; davon Verkehrsbezirk 6 d, 7, 8: 2600 t.

[2]) Ohne Mauersteine etc.

[3]) Ausgewiesen werden für 1903: 1700 t Erden etc. per Wasserweg.

[4]) Der geringe Bahnversand: 1900: 3000 t, 1903: 1000 t nach Hannover etc. basiert auf dem durch den Kanal geweckten Verkehr und sinkt mit ihm.

[5]) Zu Berg: Eisenerz: 1900: 10700 t, 1903: 2900 t.

handel dorther eingekauften Eisens nach den umliegenden landwirtschaftlichen Distrikten übernimmt. Weil nun dieser sich im kleinen vollziehende Verkehr seit 1901 nicht mehr statistisch erfaßt wird, erscheint die Bahn für 1902 mit einer verringerten Summe: 13200 t. Der Konkurrenz des Kanals ist sie keineswegs zuzuschreiben, denn er erreicht erst 1903 kaum 1600 t; und nach dem vorigen muß der rechnungsmäßige Anteil des Wasserwegs von 9,9% [1]) noch als zu hoch betrachtet werden.

Die noch 1890 sehr rege Einfuhr von Getreide und Sämereien aus dem Ostseegebiet (60200 t) fiel im nächsten Jahrzehnt, insbesondere seit 1896, schnell auf fast die Hälfte (36800 t 1900). Es war dies die Leistung der Häfen Hamburg und Stettin, welche durch die Wasserverbindungen unterstützt, den Einfluß Lübecks auf den Bahnversand nach der unmittelbaren Umgebung zurückschraubten (1890: 50700 t; 1900: 18600 t). Mit der Eröffnung des Kanals stieg die Einfuhr wieder bis auf 54700 t. An dem Hinterlandsverkehr (43700 t 1903) beteiligte sich derselbe steigend zu 67,3% 1903, indem er dem Lübecker Verkehr teilweise die über Stettin geleiteten Transporte wiedergewann und daneben auch die letzten Reste der Bahnverladungen nach dem Elbgebiet übernahm [2]). Nun im einzelnen: Die Einfuhr an Brotgetreide (1890: 19000 t) ist unwiderbringlich dahin, sie ist dem auf den gewaltigen überseeischen Import gestützten Elbhafen nicht wieder zu entreißen. Was davon verblieben ist, aus Rußland 2500 t Weizen — zusammen 4700 t. Roggen und Weizen, geht zu 2400 t unverarbeitet weiter, zu 55,6% auf dem Wasserwege; zum anderen ist es unter den 6300 t Mehl und Mühlenfabrikaten [3]) enthalten, an denen der Kanal ähnlich (47,0%) beteiligt ist. In beiden Fällen beschränkt sich der Bahnversand auf die Nachbarschaft [4]). Die kleine Gersteeinfuhr aus Rußland bleibt mit 6100 t 1903 ebenfalls unter dem Stande

---

[1]) Davon obliegt der Versand der 1700 t aus Schweden eingegangenen Maschinen fast ausschließlich der Bahn.

[2]) Der gesamte Bahnversand betrug 1903 nur mehr 14300 t.

[3]) Dieser Abfuhr steht nur die Seeeinfuhr von 2200 t gegenüber.

[4]) Von 3000 t Mehl waren 2700 t nach Schleswig-Holstein und Hamburg bestimmt.

von 1890 (8100 t). Soweit sie nicht am Platze konsumiert wird, führt die Eisenbahn sie dem Bedarf der landwirtschaftlichen Umgegend zu[1]). Der Verlauf der Hafereinfuhr bestimmt die Bewegung des Empfangs an gesamtem Getreide. Sie sinkt von 15900 t 1890 auf 9700 t 1900; ihr folgt der Eisenbahnversand[2]), in der Folge bleibt er stabil, beschränkt auf Schleswig-Holstein und Hamburg. Die Einfuhr seewärts dagegen steigt beträchtlich auf 22600 t 1903, sie verdankt dies den wachsenden Verladungen nach der Elbe (1903: 14400 t); womit der Wasserweg eine Beteiligung von 68,3% erringt. Genau so verhalten sich die anderen Getreidearten und Hülsenfrüchte, als Buchweizen, Erbsen etc.; sie werden 1895 zu 17600 t eingeführt, 1900 zu 11500 t, und die Steigerung auf 19200 t 1902 und 17000 t 1903[3]) entspricht dem Eingreifen der neuen Wasserstraße: 6100 t = 64,1% 1903, während die Abfuhr mittels Eisenbahn stetig sinkt (1895: 9500 t) bis auf 3400 t, die nach Holstein und Hannover bestimmt waren. Ebenfalls nur die neue Wasserverbindung zur Mittelelbe hob die auf 1500 t 1900 zurückgegangene Einfuhr an Ölsaaten und anderen Sämereien aus Preußen auf 4300 t; indem sie allein 7100 t[4]) aufnahm = 81,4%. Die Einfuhr von Kleie ist zu geringfügig (5400 t aus Rußland 1903), als daß der Mangel an Angaben über den Verbleib auf dem Wasserwege störend empfunden würde[5]).

An ferneren vegetabilischen Rohstoffen[6]) wäre noch die

---

[1]) 1890: 5700 t, 1903: 1500 t; die Abfuhr per Elbschiff erreichte 1900 nur 800 t.

[2]) 1890: 15800 t, 1900: 6800 t, 1903: 6700 t; davon Verkehrsbezirk 6d, 7, 8: 6100 t.

[3]) Zu 3/4 aus Preußen, 1/4 aus Rußland.

[4]) Die landwärtige Abfuhr übersteigt mit 8700 t die Seeeinfuhr, weil mittels Eisenbahnen aus der Nähe ebenfalls Ölsaaten eingebracht werden.

[5]) Per Bahn gingen aus 2600 t. Ebenso steht es um die Einfuhr von Papier und Pappe: 3200 t 1903 vorzugsweise aus Finnland, dem gegenüber 2600 t per Bahn ausgingen.

[6]) Die Einfuhr von Flachs, Hanf etc. aus Preußen 1890: 2800 t ist heute völlig bedeutungslos. Der seewärts bezogene Reis: 1903: 1100 t aus Nordseehäfen dient fast restlos dem Konsum der Stadt und ihrer Nachbarschaft.

Einfuhr von Früchten etc. zu nennen mit 6400 t 1903 (gegen 1400 t 1890), fast ausnahmslos Kronsbeeren (rote Heidelbeeren oder Preißelbeeren) aus Schweden oder Finnland. Je zur Hälfte war die entsprechende Bahnabfuhr nach West- und Süddeutschland, und ins weitere Elbgebiet bestimmt; es ist interessant, daß sich auch bei diesen schleunigst zu befördernden Waren der Wasserweg einen bescheidenen Anteil: 9,7 % von 3900 t 1903 gesichert hat. Mit Vorstehendem sind die heute bedeutsamen Einfuhrartikel Lübecks erschöpft, es bleiben nur noch einige Güter flüchtig zu erwähnen, die zum Teil ihre frühere Rolle verloren haben. Die noch 1890 mit 11900 t recht erhebliche Einfuhr von russischem Petroleum ist ganz von dem Elbhafen aufgesogen worden, der seinen Absatz überwiegend auf dem Elbstrom vollzog. Nachdem Lübeck seine Bedeutung für Petroleum eingebüßt hat, muß der Wasserweg neuerdings dazu dienen, den Bedarf der Stadt in Konkurrenz mit der Eisenbahn aus Hamburg zu decken [1]). Ähnlich herabgesunken ist die Einfuhr von Fischen und Heringen aus Schweden seit 1895, wo sie noch 15800 t betrug, auf 4000 t 1903. Die Ergiebigkeit der Ostseegewässer hat nämlich seit jener Zeit bedenklich nachgelassen, so daß Lübeck nunmehr durch Bezüge aus der Nordsee auf dem Bahnwege über Hamburg Ersatz schaffen muß [1]), dessen die ausgedehnte Räucherei bedarf. Deshalb beruhen die starken Ausgänge landwärts heute nur zum Teil auf dem Seeverkehr; sie umfaßten 1900: 12400 t, 1903: 4800 t von ihnen 15,5 % auf dem Kanal, während die Bahn die gleichen Summen nach Schleswig-Holstein, dem Elbgebiet und Süd- und Westdeutschland versendet, zusammen 4100 t. Soweit die Einfuhr von Käse, Butter und anderen Fetten, die 1903 4900 t betrug, ins Hinterland weitergeht, beteiligt sich der Wasserweg zu 21,9 % (von 2500 t). Umfangreicher unterstützt der Kanal die Einfuhr von Teer und Pech im Betrage von

---

[1]) Es gingen 1903: 7900 t Petroleum etc. binnenwärts ein, davon 43,4 % auf dem Elbe-Travekanal. Es gingen 1903: 6100 t Fische binnenwärts ein, davon 3,7 % auf dem Elbe-Travekanal; 1900: 11300 t Fische, davon 2,9 % auf dem Elbe-Travekanal.

3800 t besonders aus Finnland und Rußland (gegen 5900 t 1890). Während die Eisenbahn ihre Verfrachtungen nach dem Westen fortgesetzt unter dem Wettbewerb der Nordseehäfen vermindert hat, eröffnete der Elbe-Travekanal ein neues bescheidenes Absatzfeld im Gebiet der mittleren Elbe (1800 t = 48,2 %) und hinderte so den gänzlichen Verfall dieses Einfuhrgutes. Auch bei Wein verhalf der Wasserweg zu einem Wiederaufleben der seewärtigen Einfuhr aus dem Rheingebiet und Frankreich, welche von 1200 t 1890 auf ein Minimum 1895 und 1900 zusammengeschrumpft war. Er beförderte 1903: 500 t und brachte so im Verein mit dem alten Eigenhandel die Einfuhr von neuem auf 1100 t[1]). Da die Einfuhr an Häuten und Fellen aus Rußland und Schweden überwiegend nach West- und Süddeutschland gerichtet ist, wo einer Vergrößerung die mächtige Konkurrenz der Nordseehäfen entgegensteht, so schwankt der Seeempfang zwischen 5000 t (1890 und 1903) und 7000 t (1900 und 1902), und mit ihm der Bahnausgang. Aus diesem Grunde besagen die geringen Vorteile, welche der Elbe-Travekanal im Elbgebiet gegen Hamburg und Stettin erkämpft hat, fast gar nichts (1903: 8,7 %).

Ich habe schon darauf hingewiesen, daß die Ausfuhr zur See sich erfolgreicher der Konkurrenz von seiten Hamburgs und Stettins erwehrt hat, da die Überlegenheit Lübecks in der Schiffahrtsorganisation für die meist hochwertigen Ausfuhrartikel bedeutungsvoller ist als für die eingebrachten Rohstoffe der nordischen Länder. Ununterbrochen stieg die Ausfuhr von 166900 t 1890 bis auf 314600 t 1899; dann dem Mitte 1900 eingetretenen Niedergang des deutschen Wirtschaftslebens folgend für dieses Jahr eine Depression (289400 t), welche erst 1902 völlig überwunden wurde (317400 t). Mit 328400 t erreichte der Ausgang alsdann 1903 die doppelte Höhe wie am Beginn dieser Periode. Da derselbe bis ins Jahr 1899 allein auf dem Eisenbahnverkehr basierte, so finden wir bei diesem die entsprechende Steigerung von 385000 t

[1]) Es ist zu beachten, daß der Weinversand ab Lübeck meistens als Stückgut geschieht, sich dadurch die scheinbar große Einbuße der Bahn von 1600 t 1900 auf 150 t 1902 erklärt, mithin dürfte der danach berechnete Anteil des Wasserwegs von 87,7 % zu hoch sein.

auf 607400 t[1]). Die Eröffnung des Kanals leitet sofort eine rückläufige Bewegung ein, die erst im Jahre 1903 mit 516600 t gegen 536200 t 1900 und 506300 t 1902 zum Stillstand kommt. Gleichzeitig steigt der Wasserverkehr schnell auf 202600 t 1900 und 366700 t 1903[2]), er bringt somit seinen Anteil auf 27,4 % resp. 41,6 %. Wie sich später zeigen wird, enthält der Eingang beider Binnenbeförderungsmittel vielfach Güter, die dem Platzverbrauche dienen, so daß die obigen Ziffern nur als ungefährer Maßstab gelten können. Über die Verteilung der letztjährigen Zufuhr aus dem Hinterland s. die Tabelle auf S. 162.

Fast die halbe Zufuhr[3]) aus dem Hinterland entstammt dem benachbarten Mecklenburg und Schleswig-Holstein. Diese 348000 t, welche zu 59,3 % von der Binnenschiffahrt befördert werden, sind fast ausnahmslos zur Befriedigung des lokalen Bau- und Nahrungsbedürfnisses bestimmt, dienen also überhaupt nicht der seewärtigen Ausfuhr. Die andere größere Hälfte des Empfangs hat zu beinahe gleichen Teilen ihren Ursprung im Elbgebiet (245000 t) und im westlichen und südlichen Deutschland (211000 t). Von der Zufuhr aus dem Bereich der Elbe fährt die Schiffahrt etwa $^2/_3$ (65,1 %). Im Verkehr mit dem nahen Hamburg, woher dieser Empfang zur Hälfte (120000 t) stammt, erreicht sie 50 % (49,4 %); von den 100000 t, welche von der Mittelelbe und ihrem Verkehrsgebiet eintreffen, aber nimmt sie 86,5 % in Beschlag. Der Anteil an der schmalen Zufuhr aus Böhmen (7300 t) entspricht mit 67,0 % der Beteiligung der Wasserstraße am Verkehr mit dem weiteren Gebiet der Elbe überhaupt, und von den 14700 t aus dem ganzen Landstrich östlich der Elbe herangeschafften Gütern beansprucht der Elbe-Travekanal

---

[1]) Der quantitativ nicht belanglose Empfang per Kahn, 1890: 94700 t = 19,7 %, aus der Nachbarschaft besteht fast ausschließlich aus Erden von der Untertrave, Mauersteinen und Holz von der Obertrave und Wakenitz für die Bautätigkeit der Stadt, kommt also für den Seeverkehr überhaupt nicht in Betracht.

[2]) Davon auf dem Elbe-Travekanal zu Tal: 1900: 72500, 1903: 188700 t.

[3]) 348000 t der später im einzelnen ausgewiesenen 800000 t.

Im letzten Jahre (1903) verteilte sich die Zufuhr aus dem Hinterland auf folgende Gebiete:

	I.						II.		
	Vkbzk. 5—6: Mecklenburg		Vkbzk. 6 d, 7, 8 (ohne Hamburg): Stationen des E.-T.-K., Trave und Wakenitz		Vkbzk. Hamburg		Unteres Elbgebiet	Vkbzk. 18—20: Mittelelbe		— Davon Magdeburg-Schönebeck
E.	108000		32200	13,4	60100	50,6	?	13500	13,5	?
W.	—		207700	86,6	58600	49,4	62000	86600	86,5	70800

	II.					III.		
	Vkbzk. 52—55 (Böhmen)		— Davon Aussig	Vkbzk. 12—17: Märkische Wasserstraßen und Oder	— Davon Berlin	Vkbzk. 9 bis 11: Hannover	Vkbzk. 21 bis 28: Westdeutschl.	Vkbzk. 29—36, 56, 67: Südd. und Italien
E.	2400	33,0	?	9500 64,6	?	57100	146300	7200
W.	4900	67,0	4500	5200 35,4	2400	—	—	—

Summe I.	E.	140200	40,3
	W.	207700	59,7
		347900	—
Summe II.	E.	85500	34,9
	W.	159300	65,1
		244800	—
Summe III.	E.	210600	—

Insgesamt	E.	439600	—
+ Stückgut	E.	516600	58,4
	W.	366600	41,6
		883200	—

immerhin noch 1/3 (35,4 %). Der aus West- und Süddeutschland herbeigezogene Rest der landseitigen Zufuhr (211 000 t wie angegeben) wird sich zu einem gewichtigen Teil als Steinkohlen etc. erweisen, mithin wird diesem Eisenbahnverkehr nicht die große Bedeutung für den Seeverkehr zugestanden werden dürfen, welche ihm nach dem quantitativen Verhältnis zum Gesamtempfang (1 : 4) gebührt.

Diese Einfuhr an Steinkohlen etc. mit ihrer Verdoppelung auf 113 300 t 1903 (1890: 57 100 t) vollzieht sich praktisch ganz auf dem Bahnwege, und zwar aus dem Ruhrrevier [1]). Die weitaus größere und wachsende Quantität befriedigt den Bedarf der Stadt; der Elbe-Travekanal führt nur geringe Mengen Braunkohlen aus Sachsen und Böhmen (1900: 8,7 %, 1903: 5200 t = 4,6 %) heran. Nur ein geringer Teil, etwa 18 000 t (1890) — 27 000 t (1902), wird seewärts nach Schweden (1903: 10 600 t), Finnland und Dänemark verfrachtet, und dieser wird, da er allein aus Steinkohlen besteht [2]), ganz dem Bahneingang anzurechnen sein. Von hervorragender Bedeutung für die Seeausfuhr Lübecks sind dagegen Eisen und Eisenwaren aller Art, deren Versand von 30 000 t 1890 rasch auf 60 000 t 1903 gestiegen ist. Im letzten Jahre nahmen Schweden 18 100 t, Rußland und Finnland 22 000 t, die preußischen Häfen 16 400 t und Dänemark 3600 t auf. Wie bei den Kohlen ist Lübeck vornehmlich auf die Produktion West- und Südwestdeutschlands und demgemäß auf den Bezug per Schienenweg angewiesen, der entsprechend der Verschiffung auf 75 800 t 1903 (40 300 t 1890) [3]) zunimmt. Die Wasserstraße muß sich mit den geringen Mengen begnügen, die die mittlere und untere Elbe zur Verfügung stellt: 1903: 2800 t = 3,5 %. Sie besteht, neben Blechen und anderen Fabrikaten

---

[1]) Von 1903: 108 100 t aus Verkehrsbezirk 21—28: 90 800 t; daneben aus dem Elbgebiet (Verkehrsbezirk 18—20) und Brandenburg (Verkehrsbezirk 16, 17) zusammen etwa 5000 t Braunkohlen und 12 000 t Koks aus Schleswig-Holstein (Hamburg) und Hannover.

[2]) An Braunkohlen und Koks wurden 1903 nur 1100 t nach Schweden exportiert.

[3]) Davon 1903 aus dem Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet (Verkehrsbezirk 21—28): 44 100 t, Hannover (Verkehrsbezirk 9—11) 19 600 t.

aus der Einfuhr Hamburgs, zu 1100 t aus Maschinen und deren Teilen von der mittleren Elbe. Bei diesen letzteren, deren Export seit 1890 zwischen 8000 und 10000 t schwankt [1]), kommt in stärkerem Maße als bei den übrigen Eisenerzeugnissen das Gebiet der mittleren Elbe mit seinen Gießereien in Frage, und hier erreicht daher, ähnlich wie beim Empfang Hamburgs, die Wasserverbindung eine höhere Beteiligungsziffer, nämlich 14,5 % von 7800 t, indem sie den gleichgerichteten Eisenbahnen lebhaften Wettbewerb bereitet [2]). Ebenfalls auf dem Bahnempfang aus Westdeutschland beruhte die Ausfuhr von Erden, Gips etc. im Betrage von 10500 t 1900. Die neuerliche Zunahme auf 12800 t, davon nach Rußland 3700 t Flußspat und Erden, und 1800 t nach Schweden, wird dem Kanal verdankt, der beträchtliche Mengen Spate und Gips von Magdeburg dem Stettiner Verkehr abspenstig gemacht hat und somit den Bereich Lübecks über den ihm von Hamburg und Bremen bestrittenen Gips aus Hannover und Tonerden aus Hessen erweiterte [3]).

Ist bei den vorigen Gütern der Anteil des Wasserwegs notwendig ein recht bescheidener, so ändert sich das Bild hinsichtlich der folgenden Waren, die vorwiegend im Gebiet der mittleren Elbe gewonnen werden. Es ist der Elbe-Travekanal, welcher die umfangreiche Ausfuhr von Düngesalzen und anderen Dungstoffen (1903: 22000 t [4]) 1895: 1300 t) ermöglicht hat. Die Eisenbahn vermochte nur geringe Mengen aus dem Elbgebiet und etwas Chilisalpeter von Hamburg über Lübeck zu ziehen. Sie mußte sie zum Teil an den Kanal abgeben [5]), dem es gelang, darüber hinaus bedeutende Quanti-

---

[1]) 1890: 10100 t, 1900: 10700 t, 1903: 8400 t; davon nach russischen und finnischen Häfen: 3900 t, Schweden: 2700 t, Preußen: 1100 t.

[2]) Von der Bahnzufuhr, 6700 t, entfielen auf Verkehrsbezirk 9—11 und 21—36: 3300 t, Verkehrsbezirk 12—20: 2000 t.

[3]) Die 135400 t Erden, Kalk etc., welche 1903 auf dem Wasserwege eingingen, bieten keinen Anhalt, da sie Baumaterialien darstellen, ebensowenig der Eingang auf dem Kanal: 5900 t. Die Bahnzufuhr betrug 12300 t; davon aus Verkehrsbezirk 9—11: 9200 t, Verkehrsbezirk 21—28: 2500 t, Verkehrsbezirk 12—20: 600 t.

[4]) Davon nach Schweden 10300 t, Dänemark 6600 t, Rußland 4200 t.

[5]) Zufuhr bahnwärts: 1900: 9800 t, 1903: 6600 t; davon Verkehrs-

täten Kalisalze über Lübeck zu leiten, so daß heute der Wasserweg 67,4 % der Zufuhr (20100 t) bewältigt. In Betreff der Steigerung der Salzausfuhr auf 19500 t 1903 (gegen 6000 t 1890), von denen 10200 t auf Schweden und 6500 t auf Dänemark entfallen, gilt dasselbe. Vor dem Jahre 1900 wurde sie von dem nicht entwicklungsfähigen Eisenbahnbezug[1]) aus Hannover (Lüneburg) getragen. Erst der Kanal machte die Produktion der Provinz Sachsen umfangreich dem Lübecker Seeverkehr nutzbar, indem er wie bei den Kalisalzen energisch in die Sphäre besonders des Oderhafens eingriff, und sich somit einen Anteil von zuletzt 64,8 % (von 20300 t) sicherte. Die Eisenbahn ist fast gänzlich auf die Anfuhr aus Hannover abgedrängt worden, sie macht der Elbe nur sehr geringfügig Konkurrenz[2]). Der Versand von Zucker nahm seit 1890 (4600 t) stetig ab (1900: 1900 t), da einerseits der schwedische Markt sich für den deutschen Export immer dichter absperrte, und andererseits der Mangel einer Wasserverbindung den Wirkungskreis der Hansestadt auf die nächste Umgebung, Schleswig-Holstein, Mecklenburg und Hannover einengte. Mittels des Kanals stieß dann Lübeck wieder ins Elbgebiet vor und erhöhte die Ausfuhr von Zucker und Sirup bis auf 12800 t 1903. Der Anteil der Wasserstraße von 78,5 % 1903 (von 20000 t) dürfte etwas zu hoch gegriffen sein, weil ein Teil des Wasserempfangs nur nach Lübeck kommt, um die überaus billige Lagerung im dortigen Zuckerschuppen zu genießen, und dann ebenfalls per Kanal nach Hamburg zur endgültigen Verschiffung weitergeht, und weil im Bahnempfang die aus Mecklenburg bezogenen Mengen fehlen[3]). Völlig hat auch der Wasserweg die nach Schweden (4000 t), Dänemark und Finnland verfrachtete Soda, zusammen 7300 t 1903 (1900: 500 t) dem Seeverkehr von der Mittelelbe zugeführt (94,5 %

---

bezirk 6d, 7 8 (Hamburg) 2100 t, Verkehrsbezirk 9—11, 21—28: 1400 t Verkehrsbezirk 18—20: 500 t.

[1]) Eingang per Bahn: 1890: 7800 t, 1895: 7300 t.

[2]) Eingang per Bahn: 1900: 8800 t, 1903: 7100 t; davon Verkehrsbezirk 9—11: 4800 t, Verkehrsbezirk 18—20: 1700 t.

[3]) Der statistisch erfaßte Eingang von 4300 t 1903 (1890: 8100 t) stammte zu 2800 t aus Schleswig-Holstein und zu 1000 t aus Hannover.

von 8300 t). Wenn wir noch die kleine Ausfuhr an Holz und Holzwaren nach Rußland, Schweden und dem Rheingebiet von zusammen 8900 t 1903 erwähnen, für welche es zweifelhaft ist, inwieweit sie auf der Zufuhr binnenwärts (17100 t mit 57,7 % des Wasserwegs) [1]) fußt, so beschließen wir damit die Reihe der Massengüter, welche das Gebiet der oberen und mittleren Elbe der lübeckischen Ausfuhr liefert. Kurz sind dann auch die übrigen Waren zu erledigen, die aus dem deutschen Wirtschaftsleben über Lübeck zum Export gelangen. Da sind zuerst die Erzeugnisse der Textilindustrie zu nennen, welche als Garne, Leinen-, Woll- und Baumwollwaren etc. zu langsam steigenden Beträgen [2]) (1890: 4500 t), zuletzt 8900 t, nach Schweden, Dänemark und Preußen ausgeführt wurden. Wahrscheinlich sammelt die Spedition diese Mengen aus ganz Deutschland zusammen. Über die genaue Herkunft dieses hauptsächlich als Stückgut eingehenden Verkehrs herrscht Ungewißheit [3]). Ebenso steht es um die Ausfuhr in Papier und Pappe nach Preußen und Schweden von 1903: 4000 t [4]). Wenn auch über den Binnenwasserverkehr keine Angaben vorliegen, so scheint für ihn doch neben der hohen Bahnzufuhr in beiden Fällen wenig Raum geblieben zu sein. Die umliegenden landwirtschaftlichen Distrikte dienen dem Export über Lübeck, abgesehen von Zucker, nur ausnahmsweise. Als z. B. die Kartoffelernte in Schweden und Finnland 1900 und 1902 mißraten war, führten sie dorthin 19200 t resp. 16100 t Kartoffeln aus, die mit der Bahn aus Schleswig-Holstein und Mecklenburg angeliefert wurden [5]). Dieser Versand sank indessen mit dem Eintritt

---

[1]) Die Ausfuhr wird zum größten Teil von der seewärtigen Einfuhr und den diese verarbeitenden lokalen Sägemühlen getragen. Die Zufuhr bahnwärts kommt überwiegend aus dem nahen Schleswig-Holstein.

[2]) Die geringe Ausfuhr von Lumpen, welche auf dem entwickelten Eigenhandel ruht (1900: 3100 t) wurde zu 12,4 % durch den Kanal angebracht.

[3]) Daher auch der scheinbare Rückgang des Bahnempfangs von 10200 t 1900 auf 1800 t 1902. Die hier als Wagenladungsverkehr ausgewiesene Menge entfällt fast ganz auf Hamburg (England?).

[4]) Ebenso daher Bahnempfang 1900: 3900 t, 1902: 1500 t.

[5]) Ohne Mecklenburg 1902: 15300 t.

normaler Verhältnisse auf 2000 t zurück. Der Export von Teer, Harzen, Asphalt etc. stieg von 3800 t 1890 auf 7400 t 1903, welche zu 4900 t aus Teer und Asphalt für Finnland, zum übrigen aus Harz und Gummi nach Schweden, Rußland und den östlichen Häfen Preußens bestehen. Während der Schienenweg die Transporte von Teer etc. aus Hannover und Mecklenburg [1]) besorgte, gab der Kanal durch Bezüge von Harz etc. ab Hamburg (31,9 % von 7500 t 1903) insbesondere der Ausfuhr die Möglichkeit zu obiger Steigerung [2]).

Wir sind damit schon halb in die Gruppe von Gütern eingetreten, welche Lübeck als Zwischenglied aus der überseeischen Einfuhr des Elbhafens empfängt, um sie an die nordischen Länder zu verteilen. Es sei nur daran erinnert, daß dieser Verkehr insgesamt 120000 t umfaßt, von denen die Hälfte dem Wasserweg zugeflossen ist. Die seit 1900 (11300 t) ziemlich rege Ausfuhr von Getreide und Hülsenfrüchten [3]) wird, abgesehen von den Zufuhren aus der Umgegend, vornehmlich aus der mächtigen Einfuhr Hamburgs geschöpft. In beiden Richtungen beteiligt sich der Wasserweg mit zusammen 46,3 % (von 22700 t 1903) [4]). Von der Unterelbe stammen auch die 13000 t Mehl aus Getreide, welche das Material für die Ausfuhr von 9900 t 1903 nach Finnland und Dänemark abgeben. Bei gleichbleibendem Bahnempfang [5])

---

[1]) Von 5100 t aus Verkehrsbezirk 5—6: 2800 t, Verkehrsbezirk 9—11: 1700 t.

[2]) Der gleiche Gang ist bei der kleinen Ausfuhr von anderen unedlen Metallen roh zu verfolgen: 1890: 600 t, 1900: 1100 t, 1903: 1300 t Blei und Kupfer nach Rußland, für welche der Kanal zu der Bahnanfuhr aus Schleswig-Holstein (Bruch) und Westdeutschland: Verkehrsbezirk 9—11, 21—28: 1100 t, im ganzen 2200 t, noch Bezüge an Kupfer aus Hamburg hinzufügte: 1903: 1100 t = 34,3 %.

[3]) Von der Ausfuhr 1903, 9400 t, waren Weizen 4400 t hauptsächlich nach Schweden, und Erbsen 2300 t.

[4]) Die Zufuhr per Bahn vollzog sich zu 10400 t aus den Verkehrsbezirken 6d, 7, 8; davon Hamburg allein 6200 t (Mecklenburg fehlt!). Die zu 80,8 % per Elbschiff aus Böhmen in Umladung zu Magdeburg etc. angebrachte Gerste (2200 t) hat nur einen minimalen Versand über See nach Schleswig-Holstein und Mecklenburg (1903: 1100 t) hervorgerufen.

[5]) 1900: 6200 t, 1903: 5000 t; davon Hamburg 3800 t. Die Lübecker Mühlen setzen hauptsächlich in das Inland ab.

vermehrte der Elbe-Travekanal langsam seine Transporte und befördert heute 61,5 % der obigen Zufuhr. Aus dem schon gelegentlich der Hamburger Einfuhr berührten Grunde hat sich der Schienenweg die Zufuhr von Früchten, Obst etc. mit 89,2 % [1]) (von 6000 t 1903) besser bewahrt, allein er hat der Ausfuhr von Südfrüchten ab Hamburg nach Rußland und Preußen (4000 t), sowie anderem Obst, insgesamt 8000 t, nur zu einem minimalen Aufschwunge in den letzten Jahren verholfen (1900: 7000 t). Der Export von Fetten (Margarine nach Rußland, Wachs nach Preußen), welcher seit 1895 um 7000 t schwankt, hat durch den Kanal eine Stärkung nicht erfahren; dieser hat nur dem Eisenbahnverkehr, der sich aus Empfängen [2]) vom Rheingebiet und von Hamburg zusammensetzt, einen Teil des letzteren abspenstig gemacht (35,5 % von 7900 t 1903). Die Bemühungen der Lübeck-Büchener Bahn, den anfangs der Wasserstraße zugefallenen Teil ihr durch niedrige Tarifierung wieder zu entreißen, ist nur für die Ausfuhr von Häuten und Fellen nach Königsberg und Danzig (1903: 6400 t) von einigem Erfolg begleitet gewesen. Schon in dem halben Jahre 1900 hatte der Kanal 1000 t = 17,3 % angefahren, eine Summe, die sich bis 1903 nur auf 1500 t hob [3]). Bei allen anderen Gütern hat sich der Wasserweg zum größten Teil des Empfangs aus Hamburg bemächtigt, wenn auch wegen der seit 1901 geänderten Anschreibung des Bahnverkehrs diese Steigerung etwas zu steil in die Erscheinung tritt, so z. B. bei der Ausfuhr von Gerbstoffen: 5100 t nach Königsberg und Rußland, welche der Kanal hinsichtlich der ausgewiesenen Mengen [4]) zu 82,1 % 1903 beansprucht. Die seit 1890 auf 1000 t stabile Ausfuhr von Farbholz nach Rußland ist völlig (1500 t = 100 % 1903) auf ihn über-

---

[1]) Von 5400 t aus Hamburg 3100 t.

[2]) Im ganzen 5100 t 1903; davon Verkehrsbezirk 9—11, 21—28: 2200 t, Hamburg 1200 t.

[3]) Der Rückgang des Bahnverkehrs von 5000 t auf 3800 t ist nur scheinbar, ebenso die darauf begründete Zunahme des Wasserwegs auf 28,1 %, da ja seit 1901 die Sendungen unter 3 t weggefallen sind.

[4]) Wie bei Anm. 3 vermindert sich der Bahnempfang von 5000 auf 500 t.

gegangen. Am ausgesprochensten war die Umgehung des Lübecker Hafens infolge direkter Verfrachtung von Hamburg für die Baumwolltransporte nach Rußland. Der Ausfuhr 1890: 21100 t standen 1895 allein 15200 t gegenüber, 1900 gar nur mehr 8500 t. Hier hat der Elbe-Travekanal wenigstens einer weiteren großen Minderung entgegengearbeitet: 1903: 6300 t, indem er die entsprechenden Zufuhren zu 70,3 % in Händen hat; wogegen er die Einbuße an Tabak: 1890: 1400 t, 1903: 350 t, dessen Anfuhr ihm mit 42,8 % zugefallen ist, nicht hat ausgleichen können. Im Verkehr mit Hamburg hat auch bezüglich des Weins, welcher während der ganzen Zeit in der Höhe von ungefähr 1900—2700 t über die gesamten Uferstaaten der Ostsee verteilt worden ist, die Kanalschiffahrt völlig die Oberhand (1903 67,8 % von 2000 t) und der Schienenweg ist auf die geringe Zufuhr aus dem Rheingebiet beschränkt [1]). Wenn bei allen bisherigen Gütern, die Lübeck dem Seeverkehr der Elbhäfen verdankt, der Wasserweg allein einer drohenden Umgehung sich entgegengestemmt hat, so hat er für Kaffee, gestützt auf den kräftigen Eigenhandel in Kolonialwaren, positive Erfolge für die Ausfuhr seewärts zu verzeichnen. Der Empfang per Bahn übersteigt seit 1900 keine 7000 t [2]), so daß der Aufschwung des Exports nach Rußland, Finnland und Schweden von 7000 t 1895 auf 10300 t 1900 und 13600 t 1903 [3]) dem Elbe-Travekanal und seiner Zufuhr von 6900 t = 52,4 % 1903 verdankt ist [4]).

Wir haben hier im Verkehr mit Hamburg die interessante Tatsache, daß ein künstlicher Wasserweg auf kurze Entfernung hin den Wettbewerb mit der 63 km langen Bahnstrecke aufnimmt, und dabei besonders für die Verfrachtung höherwer-

---

[1]) Verkehrsbezirk 21—36: 350 t, Hamburg: 180 t, insgesamt: 630 t.

[2]) Der zahlenmäßige Rückgang auf 6200 t 1903 beruht wahrscheinlich auf dem Anteil des Stückgutverkehrs.

[3]) Die darin enthaltenen 3600 t Zichorien nach Preußen liefert die Elbschiffahrt von der Mittelelbe.

[4]) Unbedeutend ist die Ausfuhr von Reis: 1000 t 1903 (1890: 500 t), bei welcher der Wasserweg nur eine kleinere Beteiligung erlangt hat, da ein Teil des Bezugs per Bahn von den Weserhäfen kommt, 19,3 %.

tiger Massengüter, also im Versand von Hamburg [1]), außerordentlich erfolgreich ist. Obwohl die Entfernung zu Wasser fast doppelt so lang ist (113 gegen 63 km), und obwohl die Eisenbahn völlig nach privatwirtschaftlichen Prinzipien verwaltet wird und dies auch Ende 1900 durch Kampftarife bezeugte, blieb die Binnenschiffahrt doch noch um die Hälfte unter dem erwähnten niedrigsten Tarif für Ausfuhrzucker [2]) und fesselte auf diese Weise 50 % des Verkehrs an sich. Auf den ersten Blick mag es scheinen, als wenn dieser Wettstreit der beiden Binnenbeförderungsmittel dem Seeverkehr nur einen ganz unerheblichen Nutzen gebracht hat, da eigentlich allein für Kaffee eine Vergrößerung desselben resultiert ist. Aber wir müssen bedenken, daß der Transitverkehr des Elbhafens über Lübeck mit dem Norden seit 1890 und besonders seit der Eröffnung des Kaiser Wilhelmkanals 1895 ständig abnahm, und es wäre schon verdienstlich genug, wenn der Elbe-Travekanal diese Umgehung durch direkte Dampferlinien zum Stillstand gebracht hat, denn es kann nicht zweifelhaft sein, daß die Bahn und damit der Seeverkehr Lübecks sonst die an ihn abgegebenen Mengen zum größten Teil an jene verloren hätte [3]). Indessen liegt fraglos im Gebiet der mittleren Elbe das hauptsächliche und entwicklungsfähige Wirkungsfeld für die neue Wasserstraße. Nach dieser Richtung stehen wir vor der Tatsache einer durch die Kanalschiffahrt verursachten Erweiterung des bisherigen Güteraustausches. Der Bahnverkehr mit diesen Gebieten (Verkehrsbezirk 12—20) übersteigt nach wie vor nicht 50 000 t (1903: 51 600 t), der Kanal dagegen fügte 1903: 162 000 t Güter zu. Wohl hat dieser auch die österreichische Elbe mit 19 000 t 1903 in den Verkehrsbereich Lübecks gezogen, doch fehlt noch immer der Anfang eines direkten Verkehrs mit Laube-Tetschen, dem Zentral-

---

[1]) Nicht so sehr im Versand nach Hamburg (30 %), wo Holz die Hauptrolle spielt.

[2]) 1903: Niedrigster Bahnsatz für Rohzucker 2,90 Mk. pro Tonne, Kahnladung 1,80 Mk. bis 2,20 Mk.

[3]) Wobei vorausgesetzt ist, daß die Privatbahn die heute durch den Kanal erzwungenen Ermäßigungen auch im Wettbewerb mit den Seeverbindungen Hamburgs eingeführt hätte.

hafen des böhmischen Transitverkehrs. Es erklärt sich dies aus der langen Transportdauer, indem der jetzige Verkehr mit der oberen Elbe noch nicht die Kähne füllt und diese zur Vervollständigung ihrer Ladung zu mehrfachem Anlaufen genötigt sind [1]). Für die Mittelelbe ist der Erfolg im Wettbewerb mit Hamburg bis jetzt gering gewesen. Durchschnittlich standen die Elbfrachten für Lübeck um etwa 50—60 Pfg. pro Tonne im Jahre 1903 höher als für Hamburg. Einzig in dem Falle, wo außer den geringeren Platzspesen die überaus niedrige Seefracht im Verkehr mit Königsberg und Danzig die teuere Binnenfracht aufwiegt, so in Holz einerseits und Zucker andererseits, hat Lübeck dem Hamburger Elbverkehr nennenswerten Abbruch getan. Die hauptsächlichen Erfolge des Elbe-Travekanals liegen in der verstärkten Konkurrenzfähigkeit mit Stettin, dem fast der ganze über Lübeck geleitete Verkehr der Mittelelbe entzogen ist, was erst 1903 voll zum Ausdruck kam, da die ungünstigen Elbwasserstände 1900 und 1902 in diesen Jahren den Wettbewerb der neuen Wasserstraße in engen Schranken hielt [2]). — Die Kehrseite werden wir eingehend beim Stettiner Seeverkehr kennen lernen. — Diese Sachlage ist natürlich auf die Stellung beider Seehäfen von der größten Bedeutung, insbesondere hat sie die Schiffahrtsorganisation zu Gunsten Lübecks beeinflußt. Als Symptom hierfür mag gelten, daß die „Neue Dampferkompanie", die mit ihren Schiffen von beiden Plätzen Verbindungen mit Königsberg unterhält, auf der Lübecker Linie 44 000 t 1903 gegen 19 700 t 1900 beförderte, während sie die Fahrten zwischen Königsberg und Stettin hat wesentlich einschränken müssen [3]). Ebenso zieht der Kanal die kleinen Ostseesegler von Stettin nach Lübeck, deren der Export nach den nordischen

---

[1]) Jahresbericht der Handelskammer zu Lübeck (Wirtschaftlicher Teil) 1902, S. 18.

[2]) Die dadurch verursachte Frachtensteigerung war für Lübeck viel drückender wegen der längeren Strecke, welche die Kähne auf freiem Strom zurückzulegen haben.

[3]) Sie steht wie die Griebelsche Reederei vor der Frage, diese Route nur noch mit zwei Dampfern anstatt wie bisher mit drei zu befahren, vgl. meine Studie über den Elbe-Travekanal a. a. O. S. 265.

Ländern in großer Zahl bedarf, was dazu beigetragen hat, die großen Transporte an Düngesalz und Siedesalz nach dort abzulenken [1]). Es läßt sich nicht verkennen, daß Lübeck nach dem beschlossenen Umbau der Hohensaathener Wasserstraße gegenüber Stettin in eine schwierige Lage geraten wird, mithin Bedacht nehmen muß, beizeiten das Schwergewicht auf den Wettbewerb mit Hamburg zu verlegen. Die höheren Elbfrachten im Verkehr mit Lübeck sind nicht, wie Wiedenfeld [2]) es will, überwiegend auf die geringere Leistungsfähigkeit des Kanals als künstliche Wasserstraße gegenüber dem freien Elbstrom zurückzuführen [2]), sondern darauf, daß es in Lübeck an Bergfrachten fehlt, welche dem Hamburger Hafen aus dem Nordseeverkehr reichlich verfügbar sind, und daß dem auch die Talfrachten die Rechnung tragen müssen. Gelingt es, diesem Mangel durch Etablierung einer wirklichen nach dem Inlande absetzenden Großindustrie, wie sie vor allem mit dem im Bau befindlichen Hochofenwerk geplant ist, abzuhelfen [3]), ohne daß durch die gleichzeitige notwendige Ausgestaltung der Hafeneinrichtung und die Vertiefung der Fahrstraße der heutige Vorteil niedriger Platzspesen verloren geht, so ist das größte Hindernis für die Wettbewerbsfähigkeit mit Hamburg gehoben. Dann wird auch Lübeck den Elbe-Moldau-Donaukanal, dessen Ausführung in absehbarer Zeit sichergestellt ist, und einen bei Magdeburg mündenden Mittellandkanal für seinen Seeverkehr verwerten können.

Anders liegen die Dinge bei dem größten Ostseehafen

---

[1]) Bericht der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin 1903, I, S. 62 u. 72.

[2]) a. a. O. S. 343.

[3]) Ein Eindringen Lübecks in die westlichen Schiffahrtsbeziehungen Hamburgs, der andere Ausweg, ist nur sehr beschränkt möglich. Vgl. Siewert, Die Entwicklung der Industrie in den deutschen Seestädten, 1902. — Es ist wohl nur aus Gründen der Taktik zu verstehen, daß man in leitenden Kreisen zuerst den Elbe-Travekanal befürwortete, um den Seeverkehr und die Industrie zur Entfaltung zu bringen, und man nun für die finanzielle öffentliche Unterstützung des Hochofenwerks u. a. geltend macht, daß es zu schaffen sei, um den Kanalverkehr zu befruchten. Eine solche Auffassung von der Wechselwirkung zwischen Industrie und Seeverkehr bezw. Kanalverkehr ist allerdings schief.

Schleswig-Holsteins, Kiel. Hier ist es die nach Nordwesten exponierte Lage, welche infolge der beträchtlichen Mehrentfernung vom kompakten deutschen Wirtschaftsgebiet gegenüber Lübeck und den deutschen Elbhäfen den Verkehrsbereich Kiels auf die Provinz beschränkt hat. Seine Seeeinfuhr ist beinahe ganz für den Konsum der Stadt bestimmt und steigt langsam mit ihm. Unter den 677000 t des eigentlichen seewärtigen Empfangs [1]) (1892: 410000 t) befinden sich allein 271000 t Kohlen und Koks aus England, und der Versand in das Hinterland hat von 63000 t 1890 auf 45600 t 1903 abgenommen, insbesondere wegen des Vordringens inländischer Steinkohlen [2]); ebenso sank der Absatz von Holz von 39200 t auf 26500 t; so daß die Steigerung der Holzeinfuhr auf 92400 t 1903 (1890: 78700 t) aus altpreußischen und schwedischen Häfen lediglich dem Verbrauche des Baugewerbes und der Schiffswerften zu danken ist. Ausschließlich auf dem lokalen Bedarf beruht die Einfuhr von inländischen gebrannten Steinen und schwedischen Pflastersteinen, letztere zu 36300 t 1903, von ostpreußischem Hafer (6100 t), Zucker, Petroleum und Ölen aus Hamburg (zu je 2—4000 t), überwiegend auch die Einfuhr von Futtergerste aus Hamburg und Dänemark, indem der Einfuhr von 15000 t 1903 ein Bahnversand von nur 5700 t entspricht [3]). Gerade das Getreidegeschäft ist immer mehr durch Hamburg auf die Versorgung der nächsten Umgegend eingeschnürt worden [4]). Wie allgemein dieser Druck auf dem Kieler Verkehr lastet, beweist der Stillstand des bahnwärtigen Ausgangs auf 1903: 178000 t (1892: 165000 t). Noch deutlicher zeigt er sich in dem Rückgang der schon an sich minimalen Ausfuhr zur See von 98500 t 1892 auf 46400 t, und davon basiert eigentlich nur der Versand von Bier (3100 t), Weizen (4800 t) und Mehl (2700 t) auf dem Hinterland, und

---

[1]) Von den in den Handelskammerberichten für Kiel 1903 gegebenen Ziffern sind 16000 t im Eingang und 14000 t im Ausgang abgerechnet worden, die auf den Hafenverkehr (Kieler Bucht) entfallen.

[2]) Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel 1903, S. 133.

[3]) Die Mehleinfuhr: 16600 t und von Kleie 4300 t stammt fast ganz aus dem Hafengebiet (Neumühlen).

[4]) Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel 1903, S. 128 u. 138.

die Ausfuhr von Kohlen, verarbeitetem Eisen, Ölen und Ölkuchen ist ein Transitverkehr mit teilweiser Verarbeitung der seewärts eingegangenen Rohstoffe (Eisen und Ölsaat). Kiel bewirbt sich nun schon lange um die Ausführung einer Wasserverbindung mit der Elbe, indem es geltend macht, ihm würde durch diesen Elbe-Kielkanal [1]), wie es durch den Elbe-Travekanal für Lübeck geschehen sei, ein Ersatz für den durch den Kaiser-Wilhelmkanal geschaffenen Verlust geschaffen [2]). Hierbei ist jedoch vergessen, daß die gegen Lübeck größere Entfernung vom Hinterland — der geplante Kanal soll vom Elbe-Travekanal abzweigen — durch keine etwaige bessere Ausrüstung des Hafens oder der Schiffahrtsorganisation aufgewogen wird; sondern daß Kiel in beidem gegen den südlicheren Platz entschieden zurücksteht. Es mögen strategische Erwägungen, um im Kriegsfall den Flottenstützpunkt Kiel mit Kohle, Eisen etc. ausreichend versehen zu können, den Bau der Wasserverbindung wünschenswert erscheinen lassen, dem Handelsverkehr zur See wird er nicht dienlich sein.

Wie Kiel nur eine provinzielle Bedeutung für Schleswig-Holstein erlangt hat, so auch Rostock [3]) für Mecklenburg. Im Jahre 1902 umfaßte sein seewärtiger Eingang 217 200 t, davon 135 900 t Steinkohlen. Von diesen geht nur ein geringer Teil in das Hinterland über; per Bahn wurden 42 300 t abgeführt, mittels Flußschiff auf der Oberwarnow 13 300 t. Die 34 500 t aus Schweden etc. bezogenen Steine werden zu 11 700 t vom Schienenweg weiterbefördert. In gleichem Verhältnis dient er der 15 800 t betragenden Einfuhr an Holz; außerdem gibt er die geringe Einfuhr an Mais (7100 t) und Düngemitteln (7500 t) an die landwirtschaftliche Umgebung weiter. Die Ausfuhr Rostocks bleibt mit 56 100 t 1902 noch hinter der Kiels zurück, sie bestand zu 35 900 t aus Getreide und Ölsaaten, besonders Hafer und Roggen. Außer der kleinen

---

[1]) Vgl. Sartori: Der Elbe-Kielkanal 1898.

[2]) Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel 1900, S. XXI.

[3]) Die statistischen Angaben sind dem Jahresbericht der Korporation der Kaufmannschaft zu Rostock 1902 entnommen. Für den Eisenbahnverkehr beziehen sie sich auch auf Warnemünde, doch fehlt der Verkehr Rostock-Stralsund seit 1903.

Ausfuhr von Kartoffeln (7600 t) ist noch der Versand von Zucker mit 11000 t erwähnenswert, weil er ungefähr zur Hälfte durch die Binnenschiffahrt herangeschafft wird. Nachdem durch den Ausbau des Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin das Gegenprojekt Rostock-Berlin so gut wie hinfällig geworden ist, ist diesem Hafen die Aussicht genommen, sein Hinterland über Mecklenburg auszudehnen, und zu Bedeutung unter den deutschen Ostseehäfen aufzurücken. Wir haben nur noch festzustellen, daß nach dem vorigen die Wasserverbindung der Warnow, welche nur auf einen primitiven Kleinverkehr eingerichtet ist, dennoch für den Seeverkehr Rostocks nicht unerheblich ist, indem sie am gesamten Ein- und Ausgang binnenwärts von 1902: ca. 240000 t zu etwa 14 % beteiligt ist (ca. 40000 t). Einen Ersatz kann die am 1. Oktober 1903 eröffnete Dampffähre Warnemünde-Gjedser keinesfalls bieten, denn auf den Stückgutverkehr, für welchen allein sie durch die schnellere Beförderung Vorteile hat, kann kein Hafen seine verkehrswirtschaftliche Stellung gründen. Aber die Erfolge, welche diese neue Verbindung wie die Fähre Saßnitz-Trelleborg seit der Überwindung der ersten Schwierigkeiten verzeichnet, obwohl die konkurrierenden Linien von Stettin und Lübeck ihre Frachtsätze erheblich herabsetzten [1]), lehren, daß die Stückgutspedition heute außerordentlich beweglich ist, und daß es daher berechtigt ist, wenn jene Häfen sich mit aller Energie der Pflege der Massengüter, d. h. aber der Binnenwasserstraßen widmen.

c) Stettin

Dieselbe Entwicklung wie der westliche Haupthafen der Ostsee, Lübeck, weist der um das Drei- bis Vierfache größere Seeverkehr Stettins, des Hafens von Pommern, auf; nur daß die Verlangsamung der aufsteigenden Bewegung in den letzten Jahren noch ausgesprochener ist. Die Ausfuhr von 618000 t 1890 hält allerdings die Steigerung ein mit 963000 t 1903,

---

[1]) Jahresbericht der Handelskammer für Mecklenburg (Rostock) S. 24 u. 25, 1903. Diese Berichte enthalten nur allgemeine Angaben.

doch ist der Stillstand 1899—1902 (883—885000 t)[1]) bedeutsam genug. Die Einfuhr (1890: 1425000 t) aber erreicht ihren höchsten Stand mit 2464000 t 1900 und 1898 und ist seitdem sogar im absoluten Niedergang begriffen: 1902: 2214000 t, 1903: 2274000 t; der umso erheblicher ist, als von den letzten zahlenmäßigen Angaben größere Mengen nicht für das eigentliche Hafengebiet Stettins bestimmt waren[2]). Jener Stillstand bleibt auch bestehen, wenn man den Vorhafen Swinemünde berücksichtigt, denn sein Verkehr stagniert seit 1890 ebenfalls in der Einfuhr auf 369000 t, in der Ausfuhr auf 33400 t[3]) im Jahre 1903. Gleich dem Verkehr der übrigen deutschen Ostseehäfen ist der Seeverkehr Stettins als ausschließlicher Hinterlandsverkehr zu kennzeichnen. — Die Wiederausfuhr von 13400 t Heringen und 6700 t Petroleum 1903, sowie von Wein (1600 t), Fetten und Farbholz (1000 t) nach benachbarten Küsten fällt natürlich nicht ins Gewicht —, und es fragt sich nun, wie die Binnenschiffahrt sich an diesem beteiligt und wie sie sich insbesondere zu der Bewegung des Seeverkehrs gestellt hat. Leider ist die letztere Frage für den Güterverkehr im ganzen exakt überhaupt nicht zu beantworten, da erst seit 1901 und dann auch nicht sehr zuverlässig der Wasserverkehr Stettins statistisch gemessen wird, und da auch die verschiedenen Grundsätze bei der Erfassung des Bahnverkehrs dessen zeitliche Vergleichung äußerst erschweren[4]). Nur für die einzelnen Güter, welche ihrer Natur nach überwiegend dem Verkehr Stettins angehören, läßt sich die Entwicklung und die geographische Verteilung des Hinterlandsverkehrs indirekt aus den Notierungen an der Oder und Warthe (Küstrin) sowie am Finowkanal (Eberswalde) und aus den Angaben der Eisenbahngüterstatistik betreffend die Häfen Pommerns ableiten. Immerhin kann diese bei dem Übergewicht Stettins,

---

[1]) Davon 1902: 16000 t früher nicht notierte Bunkerkohle; vgl. Jahresbericht der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin 1902, S. XV.

[2]) So z. B. 1902 für das Eisenwerk „Kraft“ in Kratzwieck 378000 t.

[3]) 1890 347000 resp. 37600 t.

[4]) Da der Bahnverkehr der einzelnen Güter allmählich besser erfaßt wird, so ist bei vielen ein Teil der steigenden Entwicklung darauf begründet.

welches im Empfang über $^2/_3$ und im Versand über $^4/_5$ in Anspruch nimmt, bei vorsichtiger Benutzung auch über die Gestaltung und zeitliche Veränderung des gesamten Eisenbahnverkehrs wertvollen Aufschluß geben.

Dem seewärtigen Eingang ist seit dem Jahre 1895, wo zuerst vollständige Angaben vorliegen [1]), die Abfuhr per Eisenbahn nur sehr zögernd gefolgt: 1895: 785000 t, 1900: 922000 t, dann sinkt sie aber um die volle Minderung derselben auf 765000 t, d. h. unter den Stand von 1895 zurück, so daß die Abfuhr auf der Oder mit 1179000 t 1903 = 60,6 % (1902: 1043000 t = 58,5 %) die größere Hälfte des Hinterlandsverkehrs bewältigt, und schon aus dem Verhältnis des See- und Bahnverkehrs kann auf eine Zunahme ihrer Beteiligung seit 1895 geschlossen werden. Über die Verteilung des Versands [2]) nach einzelnen Gebieten s. die Tabelle S. 178.

Ungefähr stets die Hälfte des Bahnversands (1890: 53,9 %, 1900: 50,4 %, 1903: 50,0 %) ist in das Gebiet der Oder und Elbe bestimmt, den Gebieten, für welche ein Wettbewerb der Wasserstraße in Betracht kommt. Abgesehen vom Jahre des allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs 1900 (534400 t) stellt sich seit 1895 ein durchgreifender Stillstand heraus (1895: 467700 t, 1903: 457000 t), während doch die Wasserstraße, nach der Bewegung der Seeeinfuhr zu urteilen, ihre Transporte dementsprechend ausgedehnt haben muß. Ihre absolute Höhe ist oben erwähnt; sie erreichen 1902: 70,0 %, 1903: 72,0 % der Abfuhr nach diesen Gebieten. An erster Stelle steht das gewaltige Konsumtionszentrum Berlin mit 702000 t 1903. Hier sind die pommerschen Häfen fast ausschließlich auf die Wasserstraße angewiesen, welche 94,9 % befördert (1902: 93,1 %). Die kleine Bahnabfuhr von 56900 t 1890 ist bis 1903 auf 35700 t gesunken. Ähnlich gestaltet

---

[1]) 1890 wird nur der Dunzigbahnhof ausgewiesen.

[2]) Der Wasserverkehr ist den Stettiner Berichten entnommen. In welchem Umfange der hier herangezogene Eisenbahnversand der gesamten Häfen Pommerns durch Stettin beherrscht wird, zeigt sich in der völlig gleichen Entwicklung: 1895: 919000 t, 1903: 923000 t; so daß diese Zahlen gut als Maßstab gelten können; doch ist zu beachten, daß die Anteilsziffern des Wasserweges Minimalzahlen darstellen.

Vom Ausgang der Häfen Pommerns nach dem Hinterland waren bestimmt nach:

		1890		1895		1900		1902		1903	
Provinz Pommern: Vkbzk. 3 . .	E.	207 900	—	305 800	—	337 200	—	334 900	—	319 800	—
„ Brandenburg: Vkbzk. 17	E.	99 900	—	105 000	—	131 000	—	104 700	—	95 400	—
Grhrzt. Mecklenburg: Vkbzk. 5	E.	13 500	—	19 600	—	23 400	—	21 300	—	20 400	—
II. Vkbzk. 1 u. 2, 12, 50—51: Warte- und Netzegebiet	E.	83 900	—	79 500	—	93 100	—	90 400	66,2	93 800	59,1
	W.	—	—	—	—	—	—	46 100	33,8	64 900	40,9
Vkbzk. 13—15: Schlesien (Odergebiet)	E.	148 200	—	165 500	—	174 300	—	125 900	38,5	127 800	30,8
	W.	—	—	—	—	—	—	200 700	61,5	287 400	69,2
Vkbzk. 16: Berlin (Berlin) . .	E.	56 900	—	44 800	—	46 400	—	48 700	6,9	35 700	5,1
	W.	—	—	—	—	—	—	652 700	93,1	666 300	94,9
Vkbzk. 18—20: Elbe (Elbegebiet)	E.	57 100	—	68 600	—	75 900	—	42 600	22,5	39 400	19,8
	W.	—	—	—	—	—	—	147 000	77,5	160 000	80,2
Vkbzk. 52—55	E.	50 800	—	109 300	—	144 700	—	138 800	—	160 300	—
III. Vkbzk. 6—11 Nord-, West- und	E.	9 900	—	8 200	—	10 100	—	11 800	—	14 600	—
„ 21—36 Süddeutschland	E.	11 000	—	11 100	—	18 400	—	12 400	—	13 700	—
Summe III.	E.	20 900	—	19 300	—	28 500	—	24 200	—	28 300	—
„ II. in Proz. des Gesamteisenbahnausgangs .		—	53,9	—	50,8	—	50,4	—	48,0	—	50,0
	E.	396 900	—	467 700	—	534 400	—	446 400	30,0	457 000	28,0
	W.	—	—	—	—	—	—	1 043 000	70,0	1 178 600	72,0
	E. + W.	—	—	—	—	—	—	1 489 400	—	1 635 600	—
„ I.	E.	321 300	—	430 400	—	491 600	—	460 900	—	435 600	—

ist die Lage im deutschen Elbgebiet, indem der Schienenweg seinen Versand dorthin von 57100 t 1890 nach der Steigerung bis 1900: 75900 t auf 39400 t mindert, und so zuletzt der Binnenschiffahrt 80,2 % (1902: 77,5 %) einräumt. Derselbe Rückgang der Bahnabfuhr unter den Stand von 1890 ist für das eigentliche Odergebiet (Verkehrsbezirk 13—15) eingetreten (1890: 148200 t, 1903: 127800 t) und in diesen Gegenden, welche in zweiter Linie für die seewärtige Einfuhr Stettins in Frage stehen, hat der Wasserweg noch mit 287200 t = 69,2 % 1903 (1902: 61,5 %) entschieden das Übergewicht, dagegen muß er es im Warthe- und Netzegebiet, dem auch Ost- und Westpreußen, sowie Rußland zuzurechnen sind, mit 40,9 % von 158700 t (1902: 33,8 %) an die Eisenbahn abgeben. Außer in diesen Gebieten (1890: 83900 t, 1903: 93800 t) vermag diese nur noch in Österreich-Ungarn, von dem zweifelhaft ist, ob es dem Oder- oder Elbgebiet anzugliedern ist, ihren Versand von 50800 t 1890 auf 160300 t 1903 zu erhöhen und so die absoluten Verluste in Schlesien, Berlin und an der deutschen Elbe seit 1895 einigermaßen auszugleichen. Dadurch allein hält sie ihren Absatz auf dem Umfang jenes Jahres, denn der an sich beträchtliche Versand nach den umliegenden Landesteilen, den Provinzen Pommern und Brandenburg und den Großherzogtümern Mecklenburg hat sich seitdem als nicht entwicklungsfähig erwiesen (1895: 430400 t, 1903: 435600 t). Ganz geringfügig ist endlich der Anteil der pommerschen Häfen an der Versorgung des entfernteren West- und Süddeutschlands (1903: 28300 t).

Das Fundament der Einfuhr bilden wie bei den meisten Häfen die aus England empfangenen Steinkohlen mit 1903: 600000 t[1]), welche während der ganzen Periode rund 1/4 der gesamten Einfuhr ausmachen[2]), und seit 1900 um obigen Be-

---

[1]) Nur 93000 t stammen aus Zollvereinshäfen und Niederland, sind also als rheinische Kohle anzusprechen.

[2]) Die geringe Angabe 1890: 151000 t entspricht nicht der Wirklichkeit und ist wohl auf die ausgedehnte Inanspruchnahme des Leichterdienstes (Swinemünde ab zu Berg über 200000 t) zurückzuführen. Ihr steht auch der große Durchgang bei Eberswalde zu Berg entgegen: ca. 500000 t, der überwiegend von Stettin stammen muß. Oberschlesien

trag schwanken. Die Eisenbahn kommt bei normalen Verhältnissen nur für den Versand nach dem benachbarten Pommern und Mecklenburg in Betracht, im ganzen seit 1895 mit fallenden Beträgen, zuletzt 28900 t[1]). Auch die Ausdehnung des Ausnahmetarifs auf den Import 1900—02 vermochte die rückläufige Bewegung nicht zu unterbrechen. Selbst wenn wir den weit höheren Versand der gesamten pommerschen Häfen heranziehen, so ergibt sich doch nur, daß es die Dringlichkeit des Bedarfs war, die wie bei Hamburg zusammen mit dem Streik in Böhmen im Jahre 1900 den Bahnversand nach Berlin und der mittleren Elbe zu einiger Erheblichkeit wachsen ließ[2]). Sonst beherrscht die Wasserstraße völlig den Absatz nach diesen Gebieten mit 255100 t = 89,8 % 1903. Sie waren bis auf geringe Transporte zur Warthe und mittleren Oder[3]) nach Berlin und zu 23900 t zur Elbe bestimmt. Allein es scheint, als ob der Wasserverkehr in Stettin nicht vollständig erfaßt wird, denn die Notierungen im Finowkanal gehen darüber um 100000 t hinaus, mithin wäre die Beteiligung der Oder noch bedeutender. Aus ihrem Stillstand seit 1895[4]) ist klar zu entnehmen, daß die Steigerung der seewärtigen Einfuhr ausschließlich auf dem Konsum der Stadt und ihrer nächsten industriellen Umgebung beruht. Soweit der große Mehrbedarf Berlins an Steinkohlen von der Seeseite her gedeckt worden ist, hat ihn allein Hamburg mittels der Elbschiffahrt an sich gerissen[5]); auch in Jahren, wie z. B. 1900 und 1902, wo die größere Tragfähigkeit der Elbe infolge schlechter Wasserstände den Maßen des Finowkanals sich annäherte, erhebt sich der Ver-

---

verfrachtete hauptsächlich auf dem in diesem Jahre eröffneten Oder-Spreekanal.

[1]) Vom Versand der pommerschen Häfen 1903: 42600 t gingen nach Verkehrsbezirk 3 u. 5: 30100 t; Verkehrsbezirk 16—17: 9700 t.

[2]) Vom Versand der pommerschen Häfen 1900: 119100 t gingen nach Verkehrsbezirk 18—20: 12400 t; Verkehrsbezirk 16—17: 41700 t.

[3]) Warthe und Netze 1903: 5500 t; Küstrin-Oder z. B. 1902: 3300 t.

[4]) Eberswalde zu Berg 1895: 356000 t
1900: 339000 „
1902: 370000 „
1903: 352000 „

[5]) Vgl. S. 96.

kehr über Stettin kaum, um dann im guten Schiffahrtsjahr 1903 sofort zurückzusinken. Die Einfuhr von Steinen und Steinwaren (1890: 112100 t) mit 199400 t 1903 schreitet in Wirklichkeit nur ganz langsam vorwärts, da die Steigerung zu einem Teil im verringerten Verkehr von Swinemünde ihren Grund hat, der gemeinsam mit dem eigentlichen Seeverkehr Stettins betrachtet werden muß[1]). In der Hauptsache handelt es sich um den Import von Pflastersteinen aus Schweden, insgesamt 1903 150000 t[2]). Der Bahnversand[3]) besteht fast ganz aus Ziegeleiprodukten der Nachbarschaft, ist demnach für den seewärtigen Eingang ohne Bedeutung. Für die Abfuhr der Pflastersteine ist Stettin allein auf die Oder angewiesen[4]): 1903 160900 t = 99,9 % (1902: 95,2 %), welche sie nach Berlin (139900 t) und zum kleinsten Teile zur Elbe befördert. Noch wird Berlin überwiegend von der Odermündung aus versorgt, aber der Verkehr durch den Finowkanal ist nur wenig gestiegen, dagegen hat die Beförderung über Rathenow zu Berg von Hamburg rasch zugenommen[5]), und von dem bescheidenen Versand zur Elbe (18300 t) hat Lübeck neuerdings durch den Elbe-Travekanal einen Teil abgesprengt; ein gleiches ist bei der Einfuhr von Feldspat und Quarz etc. aus Schweden, Norwegen und England eingetreten, indem dieselbe von 46500 t 1900 auf 38500 t 1903 zurückgegangen ist. Eisenbahn wie Wasserstraße haben die Transporte bis auf 23800 t ermäßigt, woran die letztere sich zu 35,3 % beteiligte. Sie entsandte nur mehr 2000 t ins Elbgebiet, da sie vor allem unter dem Wettbewerb des neuen Wasserwegs gelitten hat[6]). Einen ständigen Rückschritt sogar

---

[1]) Es wurden entlöscht in Swinemünde 1890: 49900 t; 1903: 16100 t Pflastersteine.

[2]) Daneben wurden aus Dänemark 1903: 23000 t Mauersteine etc. eingeführt.

[3]) Stettin 1903: 25700 t; die pommerschen Häfen 78500 t.

[4]) Der Verkehr der Warthe und oberen Oder (Breslau) an Steinen stammt aus der Produktion der Mark (Rüdersdorf).

	1895	1900	1903
[5]) Eberswalde zu Berg .	155400 t	141200 t	178100 t
Rathenow „ „ .	2100 „	29000 „	16800 „

[6]) Stettin, Jahresbericht 1903, I, S. 60.

verzeichnet der Eingang von Holz und Holzwaren: 1890: 155000 t, 1903: 95900 t, welcher zu 79700 t aus den Häfen Ost- und Westpreußens stammte. In erster Linie ist es der rückläufigen Bewegung der Bahnabfuhr zuzuschreiben, welche jetzt mit 9200 t (1895: 40300 t) ohne Bedeutung ist. Die Beeinflussung der Ziffern der Eisenbahngüterstatistik [1]) durch die übrigen Hafenplätze verhindert es, der Richtung dieser Veränderung nachzugehen, doch spricht auch hier die Minderung des Versands nach der mittleren Elbe für ein Vordringen Lübecks auf dem Wasserwege. Danach wird die Einfuhr an Holz heute fast völlig (91,4 % von 107100 t 1903) von der Oder getragen, indem sie 73700 t nach Berlin und 17700 t zur Elbe transportierte. Sie hat sich gegen die Elbschiffahrt nur mühsam behaupten können; sie hat den steigenden Bedarf dieser Gebiete ihr völlig überlassen, und nicht im geringsten daran denken können, die Verluste des Bahnwegs auszugleichen. Noch bedenklicher ist der Rückschritt in der Einfuhr von Roheisen auf 36900 t 1903, davon 20300 t aus dem Rheingebiet und 14700 t aus Großbritannien, gegen 139400 t. Das Hochofenwerk Kratzwieck und die Eisengewinnung Schlesiens drängten hier das Ausland am heimischen Markt immer mehr zurück [2]). Insbesondere die Eisenbahn ist dadurch fast zur Untätigkeit verurteilt worden. Ihre Transporte nach Schlesien hat sie ganz an die Binnenschiffahrt abtreten müssen (Verkehrsbezirke 12—15: 1890: 27100 t, 1903: 700 t), der infolgedessen der geringe Rest der früheren Verladungen dorthin verblieb (1890: Küstrin zu Berg 52300 t, 1903: nach Schlesien 15800 t). Ähnlich günstig wurden für diese die Verfrachtungen nach der Mark und der Elbe umgestaltet, hier trägt die Bahn allein die Differenz [3]), und die Oder hat ihren Stand mit 27400 t, davon 15000 t ins Elbgebiet, behauptet. Wenn auch ein großer Teil dieses Absatzes der Produktion des oben genannten

[1]) Ausgang 1890: 21900 t; 1900: 46000 t.

[2]) Stettin, Jahresbericht 1902, S. 16.

[3])

	1890	1903
Verkehrsbezirk 16—20	10000 t	2400 t
Eberswalde zu Berg	27800 „	27400 „

Werkes zu verdanken ist, so kann doch die Beteiligung des Wasserwegs von 85,0 % 1903 wohl als Maßstab an die Seeeinfuhr gelegt werden, wobei klar wird, daß er ausschließlich die Wettbewerbsfähigkeit Stettins gegenüber Hamburg aufrecht erhält. Die entsprechende Änderung in der Beteiligung der beiden Binnenbeförderungsmittel ist für verarbeitetes Eisen eingetreten, welches seit 1895 (53700 t) abnehmend eingeführt wird: 1902: 33600 t, vornehmlich aus England, daneben in geringen Mengen aus Schweden und Westdeutschland. Wiederum verringert der Schienenweg die Abfuhr von 37600 t auf 18400 t[1]). Auch die Oder konnte sich dieser rückläufigen Bewegung nicht entziehen, da die Eigenproduktion Schlesiens den Bedarf vom Ausland einschränkte[2]), und im Verkehr mit Berlin machte sich das auf die Elbe gegründete Übergewicht Hamburgs geltend, welches 1903: 60400 t über Rathenow zu Berg schickte (1895: 21900 t). Demgegenüber sank die Durchfuhr bei Eberswalde auf 3700 t 1900, und der Versand nach Berlin erreichte erst 1903 mit 11500 t den früheren Stand wieder (1890), so daß die Oder dadurch eine neue Steigerung ihres Versands[3]) und zugleich der seewärtigen Zufuhr auf 44000 t ermöglichte. Zahlenmäßig benutzt ungefähr die Hälfte des Versands in das Hinterland die Wasserstraße, allein ihren Anteil an der Verteilung der seewärtigen Einfuhr müssen wir höher schätzen, weil der Bahnversand auch die Mengen oberschlesischer Eisenfabrikate enthält, welche der Stettiner Handel an die Umgegend absetzt[1]).

Während für die vorstehenden, geringwertigen Massengüter die Einfuhr Stettins untrennbar mit dem Schicksal der Binnenschiffahrt verknüpft ist, hat sich die Eisenbahn bei den noch übrigen Gliedern dieser Gruppe, bei Erzen und Düngemitteln, durch Ausnahmetarifierung, welche sich besonders gegen die

---

[1]) Die Eisenbahngüterstatistik gibt wesentlich abweichende Ziffern, ist daher zur Kombination nicht verwendbar; von den hier angegebenen 21500 t 1903 gingen 9600 t nach Pommern und Mecklenburg.

[2]) Küstrin zu Berg 1890: 2600 t; 1903: 1700 t. Der Wasserempfang Breslaus wird durch die Verladungen von Hamburg und Berlin bestimmt (Fürstenberg).

[3]) Oder (Stettin) zu Berg 1902: 9000 t; 1903: 19100 t.

Oder richten, ein erhebliches Übergewicht verschafft. Der Empfang an Erzen und Schwefelkies ist seit 1890 (160200 t) mit 615000 t 1903 auf das Vierfache gewachsen, und steht damit neuerdings an erster Stelle des Stettiner Imports. In diesem Jahre wurden 444000 t Eisenerz angebracht, davon aus Schweden allein 318000 t und aus Spanien 72000 t. Die Schwefelkiesmengen (81000 t) stammten von der Pyrenäenhalbinsel und die Manganerze vorwiegend aus Rußland. Zu einem bedeutenden Teil wird dieser Zuwachs von dem dortigen Hochofenwerk (Kratzwieck) aufgenommen, denn der Versand in das Hinterland verdoppelt sich während der gleichen Zeit nur auf 334000 t 1903. Die Einführung des Ausnahmetarifs für Eisenerze nach oberschlesischen Hüttenwerken 1894 hat die Einfuhr über Stettin fast gar nicht unterstützt, da der Bahnversand nach Schlesien seit 1890 von 94700 t nur auf 134700 t 1900 steigt und dann trotz der erneuten Detarifierung 1901 auf 102500 t zurückgeht [1]). Wenn dennoch der Ausgang bahnwärts bis 1895 auf 213000 t heraufgeht und sich unter Schwankungen auf dieser Höhe hält (1903: 250000 t), so verdankt Stettin dies dem vermehrten Bedarf der böhmischen und mährischen Werke, welche auf den Bahnbezug über diesen Hafen angewiesen sind [2]). Diese Tarifpolitik unter schwerer Benachteiligung der Wasserumschlagsstellen hat den Stillstand der Oderabfuhr 1890—1902 auf 31000—48000 t verschuldet, ohne indessen selbst für Stettin Ersatz zu schaffen. Im Gegenteil, sie ist die Ursache, daß der steigende Bezug Schlesiens an Erzen über Neufahrwasser abgelenkt worden ist [3]). Unter diesen Umständen betrug der Anteil der Oder an der Verfrachtung von Erzen 1902 nur mehr 14,9 % = 39100 t, der aber im nächsten wasserreichen Jahr sofort wieder 84100 t = 25,2 % erreichte, mithin dem Eisenbahnversand nach Schlesien nicht mehr viel nachgibt. Mit diesen Zahlen wird man der Bedeutung der Binnenschiffahrt für die

[1]) Jahresbericht der Handelskammer zu Breslau 1902, S. 16: Tarif für Eisenerze und Schwefelkiesabbrände zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb Oberschlesiens vom 1. Juni 1901.

[2]) Verkehrsbezirk 52—55 1890: 28800 t; 1903: 130500 t.

[3]) Jahresbericht von Stettin 1898, S. 5.

Erzanfuhr nicht gerecht; man muß berücksichtigen, daß von der Roheisenerzeugung des Hochofenwerks „Kraft", welches nahezu die halbe Einfuhr verschlingt, die ins Inland abgesetzten Mengen zu 85 % 1903 die Wasserstraße benutzt haben. Die Einfuhr von Düngemitteln: 176000 t 1903 bestand zu 145000 t aus natürlichem phosphorsauren Kalk aus den Vereinigten Staaten (87000 t), und mit kleineren Mengen aus Nordafrika und Australien, während 1895 und 1900 nur 71600 resp. 52300 t eingeführt waren. In geringeren Quantitäten wurden sie 1903 (18800 t) als Superphosphat seewärts exportiert, der große Rest (1903: 114000 t) wurde roh oder verarbeitet an das Inland weitergegeben. Es ist nun zu konstatieren, daß mit der Einführung des Rohstofftarifs für gewisse Düngemittel 1890 der Bahnverkehr keineswegs entwicklungsfähig geworden ist, ja er sinkt von 1895: 76500 t auf 61400 t 1903, wobei der Versand nach dem nahen Brandenburg diese Minderung hervorruft [1]). Hier sind es die Elbhäfen, welche vermittelst der Elbe und auf Grund des Rohstofftarifs den Bereich Stettins zurückgedämmt haben; sie haben auch den Eisenbahnabsatz dieses Hafens nach der Provinz Posen und sogar nach der angrenzenden Provinz Pommern auf dem niedrigen Stand von 1890 [2]) gehalten; während sie zugleich den Bahnausgang nach jenen Gebieten (Verkehrsbezirke 1—4, 12—15; 50—51) von 30000 t auf fast 70000 t steigerten. Außerdem verfrachten sie seit den letzten Jahren namhafte Mengen Phosphate auf dem Wasserwege nach Schlesien und Posen [3]). So ist die Oderschiffahrt Stettins von allen Seiten eingeengt und kann sich nur im Gebiet der oberen Oder geltend machen, wo sie den parallelen Eisenbahnverkehr ab Stettin bis jetzt völlig aus dem Felde geschlagen hat. Hier hat sie auch gegenüber der Konkurrenz Hamburgs mit erstaunlicher Zähigkeit ihre Transporte bis auf ca. 53000 t = 46,3 % 1903 ge-

---

[1]) Nach Verkehrsbezirk 16, 17 1890: 12100 t; 1903: 5600 t.

		1890	1903
[2])	Verkehrsbezirk 12 . . .	21700 t	28800 t
	„ 3 u. 5 . .	32000 „	34900 „

[3]) Jahresbericht Stettin 1903, I, S. 60.

bracht (1890: Küstrin: Oder zu Berg 11000 t) und dadurch dem Verlust der Bahn für den Seeverkehr erfolgreich entgegengearbeitet.

Ist schon der gewaltige Einfluß Hamburgs im Gebiet der Oder drückend, so ist er für die höherwertigen Massengüter, welche nach dem Bereich der märkischen Wasserstraßen bestimmt sind, geradezu überwältigend geworden. Bei Brotgetreide versagt die Eisenbahn bekanntermeise völlig ihre Hilfe[1]), so daß Stettin allein auf den Finowkanal mit 170 t Tragfähigkeit angewiesen war. Nur im Jahre 1900, als der Wassermangel der Elbschiffahrt empfindliche Störungen bereitete, erreichte die Einfuhr seewärts aus deutschen und russischen Ostseehäfen an Roggen und Weizen 155000 t, aber mit dem Eintritt normaler Verhältnisse 1903, als auch der Elbe-Travekanal die Sendungen zur Mittelelbe über Lübeck gezogen hatte, war die Einfuhr nur noch minimal (10100 t), weit unter dem Stande von 1890 (65800 t). Genau in derselben Weise ist die Versendung des Mehles etc., welches im Hafengebiet aus einem Teile der Getreideeinfuhr gewonnen wurde, dem Wettbewerb der Elbe erlegen[2]). Man kann annehmen, daß die größere Hälfte des Durchgangs zu Eberswalde von 50000 t 1890 auf den Bezügen von der Odermündung her beruhte, während man ihn heute (30000 t) fast ausschließlich dem Versand der Warthe zurechnen muß (Warthe-Küstrin zu Tal: 1890: 17400 t; 1903: 38600 t). Die Einfuhr des aus Nordamerika bezogenen Mais ist bis auf 22600 t 1903 (1890: 43700 t) an den Elbhafen verloren gegangen. Die Eisenbahn hat trotz des Seehafenausnahmetarifes im wesentlichen nur den Absatz in die Umgebung bewahrt, in der Mark und Berlin hat

---

[1]) Von dem gesamten Ausgang der pommerschen Häfen 1890: 14700 t; 1903: 10000 t Roggen und Weizen waren bestimmt nach (Pommern) Verkehrsbezirk 3 u. 5 1890: 2400 t; 1903: 9100 t, (Berlin und Brandenburg) Verkehrsbezirk 16, 17 1890: 11500 t; 1903: 600 t.

[2]) Diese sehr kleine Einfuhr von Mühlenfabrikaten, vornehmlich aus deutschen Häfen, schwankt zwischen 9000 (1900) und 14000 (1895) t. Die Bahn beschränkt sich auch hier auf geringe Transporte in die Nachbarschaft: 1903: von pommerschen Häfen 6400 t, davon nach Verkehrsbezirk 3 u. 5 5800 t.

sie und die Oderschiffahrt Hamburg das Feld geräumt [1]). Dieser Hafen ist unaufhaltsam selbst in das eigentliche Odergebiet über Eberswalde nach Posen und Fürstenberg nach Schlesien vorgedrungen [2]). Zur Warthe befördert Stettin überhaupt keinen Mais mehr, und die Transporte nach Breslau und Kosel sind nicht nennenswert. Ebenso bedrohlich ist die Konkurrenz Hamburgs in Ölsaaten geworden, indem die Einfuhr von Leinsaat, Raps und anderen Sämereien aus Rußland und der deutschen Ostseeküste seit 1895 (39000 t) ständig zurückgewichen ist (1903: 20500 t). Die Bahn war schon 1890 auf die geringen Bezüge Pommerns und Brandenburgs beschränkt (1890: Pommersche Häfen ab: 11300 t), und es war der Finowkanal und die Oder, welche den Einfluß nach Berlin und Schlesien trugen, und in beiden Richtungen ist Hamburgs Binnenschiffahrt siegreich gewesen [3]). Die Einfuhr der Futtermittel, Ölkuchen und Kleie von der östlichen Ostsee ist ganz vom Bedarfe der angrenzenden landwirtschaftlichen Gegenden Pommerns, Mecklenburgs und Brandenburgs abhängig und schwankt mit ihm zwischen 20—30000 t, wobei anscheinend der gewisse Mehrbedarf von den über Hamburg importierenden Getreide- und Ölmühlen der Reichshauptstadt gedeckt worden ist. Die Steigerung des Versands nach dem Hinterland für Ölkuchen im letzten Jahre auf 40900 t (1902: 31100 t) hat allein die Binnenschiffahrt durch erhöhte Transporte (18800 t) = 46,9% nach Berlin und der Mittelelbe bewirkt. Die Rohstoffe der umfangreichen Leder-, Textil- und Farbwarenindustrie des nahen Berlins, der Mittelelbe und Schlesiens fehlen völlig

---

		1890	1903
[1]) Verkehrsbezirk 16, 17 Eberswalde zu Berg	anderes Getreide	10800 t	5200 t
	u. Hülsenfrüchte	10900 „	7700 „
[2]) Eberswalde zu Tal 1900			23100 t
Fürstenberg zur Oder 1900			25500 „
[3]) Eberswalde zu Berg 1890			7900 t
1903			700 „
Küstrin (Oder) zu Berg 1890			7800 „
1902			300 „
Dagegen:			
Eberswalde zu Tal 1903			14100 „
Fürstenberg zu Oder 1903			7700 „

in der Reihe der Stettiner Einfuhrartikel [1]). Und wieder ist es Hamburg und die Elbschiffahrt, welche die Einfuhr von Harzen etc. (1890: 17400 t) aus Amerika auf 5200 t 1903 sinken ließen, indem sie die vordem oderwärts nach Schlesien verbrachten Mengen an sich rissen, und auch eine Ausdehnung des Stettiner Handels nach Berlin mittels des Finowkanals hintanhielten [2]). Der seewärtige Empfang des Oderhafens an sogen. Kolonialwaren wird von einem lebhaften Eigenhandel getragen. Dennoch hat er nur in den Artikeln eine namhafte Höhe behauptet, wo die Binnenschiffahrt ihm ihre Unterstützung zu leihen vermag. Dies gilt insbesondere für die Einfuhr von Fischen und Petroleum nach Schlesien. Seit Beginn unserer Periode hält sich der seewärtige Bezug von Heringen aus Großbritannien, den Niederlanden und Norwegen zwischen 80000 t (1903) und 106000 t (1902). Im Gebiet der Mark und der Elbe sind Bahn wie Schiffahrt gleichermaßen dem Druck der Elbmündungshäfen absolut gewichen [3]). Da die Provinzen Pommern und Posen nicht größere Quantitäten per Bahn abgenommen haben, insgesamt von Pommerschen Häfen 1903 etwa 7900 t, und sie sich auch an den Transporten nach Polen, Österreich-Ungarn und Schlesien auf Grund des Seehafentarifs nicht hat erholen können, so hat ihr Versand seit 1890 (42300 t) stetig nachgelassen (Stettin ab 1903: 31300 t). Einen Ausfall für den Seeverkehr vermied indessen die Binnenschiffahrt, welche ihre Verladungen nach Schlesien von 2600 t 1890 auf ca. 20000 t [4]) steigerte, so daß sie heute unter Einrechnung der Sendungen zur Warthe und Netze (ca. 5200 t) etwa 36900 t = 54,1%

---

[1]) Eingang seewärts 1903: Häute etc. 2200 t
Farbholz 400 „
Flachs etc. 1600 „

[2]) Eberswalde zu Berg . . . 1890: 3300 t 1903: 2900 t
Küstrin (Oder) zu Berg . . „ 3000 „ 1902: 400 „
über Fürstenberg zur Oder 1903: 11700 „

[3]) Fische aller Art: 1890 1903
Verkehrsbezirk 16—20 . 19100 t 9700 t
Eberswalde zu Berg . . 14100 „ 8200 „

[4]) Die Ziffern für 1903 sind den Stettiner Berichten entnommen. Gleichfalls die Ziffern des Wartheverkehrs, über den die Reichsstatistik keinen Aufschluß gibt.

ins Inland weitergibt. Petroleum wird seit 1895 ungefähr zu 75—85000 t aus Nordamerika seewärts eingebracht. Über die angrenzenden Landesteile hinaus verfrachtet der Schienenweg nur kleine unveränderliche Quantitäten nach Brandenburg und Posen[1]). Ausschließlich der vermehrte Verbrauch Pommerns[2]) zog die Steigerung des Bahnversands mit sich: 1903: 22200 t; 1895: 15100 t. Der Finowkanal kann der leistungsfähigen Elbschiffahrt auf dem Berliner Markt überhaupt nicht begegnen, und die Oderschiffahrt hat Sorge genug, den früheren Umfang im Verkehr mit Schlesien gegenüber Hamburg zu bewahren, welche jetzt schon fast die gleich großen Quantitäten Petroleum über Fürstenberg zur Oder schickt[3]). Noch heute beruht der Absatz Stettins zu 69,6% (von 73000 t 1903) auf der Leistung der Binnenschiffahrt; von ihrem Erfolge wird auch die fernere Gestaltung des Petroleumverkehrs abhängen, wie es bezüglich des jetzigen Stillstands der Fall ist. Auffällig ist der Verlust des Oderhafens im Versand von fetten Ölen und Fetten nach dem Hinterland, der im wesentlichen als die Folge des Kampfes zwischen den Binnenwasserstraßen Hamburgs und Stettins um Berlin zu betrachten ist[4]). Im Jahre 1890 sandte Stettin über 13000 t importierte Fette über Eberswalde ins Gebiet der märkischen Wasserstraßen. Es hat sie allmählich restlos der Elbe überlassen müssen, und diese hat sich ebenfalls durch den Oder-Spreekanal des Absatzes in Oberschlesien[5]) völlig bemächtigt. Daß bei alledem der Import zur See auf 54100 t 1903 (1890: 45600 t) stehen geblieben ist, verdankt Stettin einerseits dem Konsum der städtischen Bevölkerung, andererseits der Entfaltung der einschlägigen In-

---

[1]) Verkehrsbezirk 16, 17 1903: 6000 t
„ 12: „ 2500 „

[2]) Verkehrsbezirk 3 u. 5 1890: 6100 t; 1903: 11100 t.

[3]) Küstrin zu Berg (Oder) 1890: 32300 t
1900: 36400 „
1902: 23400 „
Fürstenberg zur Oder „ 21200 „

[4]) Der Bahnversand Stettins ist seit jeher unbedeutend, er umfaßte 1903 2700 t, welche besonders nach Berlin bestimmt waren.

[5]) Fürstenberg zur Oder 1900 . . . . . 24800 t
Küstrin (Oder) zu Berg 1900 . . . . . 300 „

dustrie, welche die aus Frankreich und Amerika bezogenen festen Rückstände verarbeitet und sie größtenteils wieder seewärts exportiert. In anderen Fällen war dieser seltene Ausweg nicht gangbar, der auch die Einfuhr von Heringen und Petroleum erheblich gestützt hat, dann ist die Beeinträchtigung der rückwärtigen Beziehungen auch durch Verringerung der Bezüge über See zum Ausdruck gekommen. So geht die Einfuhr von Reis aus Britisch Ostindien und deutschen Nordseehäfen bis auf 8600 t 1903 zurück (1890: 14900 t). Daß wir die Ursache wiederum im Wettbewerb der Elbe suchen dürfen, erweisen die starken Sendungen über Fürstenberg zur oberen Oder [1]). Weitere Aufschlüsse kann die Statistik nicht liefern, da sich der bedeutendere Teil des Versands von Reis, Kaffee, Tee und Wein als Stückgutverkehr der Beobachtung entzieht. Es bleibt daher nur noch zu konstatieren, daß die wenig umfangreiche Einfuhr von Kaffee (1903: 8000 t) und Wein (5400 t) nicht fortschreitet, und daß nach den zu Eberswalde notierten Massensendungen zu urteilen, der fallende Anteil des Wasserwegs auch in diesen Waren die Fortschritte des Konsums der angrenzenden Gebiete aufgewogen hat.

Im Vergleich zur seewärtigen Ausfuhr ist der Eingang per Eisenbahn außerordentlich langsam gestiegen; nur bis zum Jahre 1900 hat er einigermaßen Schritt gehalten: 779000 t gegen 619000 t 1890; aber während dann der Seeverkehr einen neuerlichen Aufschwung um 150000 t (1903: 963000 t) nimmt, sinkt die Anfuhr der Bahn gar absolut um fast 100000 t (1903: 689000 t), während der Empfang auf dem Wasserwege ihm parallel bis auf 921000 t ansteigt, und damit 57,2% (1902: 706000 t = 50,3%) des gesamten Hinterlandsverkehrs ausmacht. Da aber in der Zufuhr beider Verkehrsmittel Güter, welche fast ausnahmslos dem Konsum der Stadt dienen, insbesondere Steinkohlen, eine bedeutende Rolle spielen, so ist jene Beteiligungsziffer nicht ohne weiteres auf die Bedeutung für die Ausfuhr zur See übertragbar, allein die divergierende Bewegung des Gesamteisenbahneingangs läßt vermuten, daß der Wasserweg steigende Bedeutung erlangt hat. Das Bild

[1]) Fürstenberg zur Oder 1902: 7200 t.

des Empfangs der pommerschen Häfen in Kombination mit dem Oderverkehr Stettins bietet S. 192.

Sofort springt die abweichende Gestaltung im Eisenbahnverkehr der gesamten pommerschen Häfen ins Auge; sie liegt kurz gesagt in der Steigerung des Empfangs seit 1895 (800000 t; 1903: 1055000 t), die nach den Zahlen für Stettin nicht ihm zu gute gekommen ist. Ebendeswegen ist es schwierig, aus ihrer Entwicklung die eigentliche Bewegung für Stettin abzuleiten. Ein Vergleich beider Angaben lehrt, daß die auseinandergehenden Angaben vorzugsweise auf dem Bezug der übrigen Häfen an Steinkohlen, Düngemitteln, Holz, Mauersteinen, Roggen, Mühlenfabrikaten und verarbeitetem Eisen beruhen. Danach erfährt die Verdoppelung des Verkehrs mit den umliegenden Provinzen Posen und Brandenburg, sowie mit Mecklenburg (Verkehrsbezirke 3 und 5, 17: 1890: 242000 t; 1903: 473000 t), welche für die gesamten Hafengruppen festgestellt ist, hinsichtlich Stettins eine wesentliche Abschwächung. Eine deutliche Steigerung liegt auch hier vor, und wir wollen sie anmerken, denn es ist die einzige Richtung, in der eine solche zu Tage tritt. Die Steigerung im Empfang von Schlesien (Verkehrsbezirke 13—15: 1890: 277000 t; 1903: 378000 t) verwandelt sich nämlich nach Abzug der wahrscheinlich nicht nach Stettin bestimmten Kohlen- und Eisenmengen eher in das Gegenteil. Wenn daher die Oder in diesem Gebiet 1903 mit 311600 t = 45,2% beteiligt ist, so wird sie in Wirklichkeit über die Hälfte hinausgeben. Da sie genau wie den Versand auch den Empfang aus Berlin (280000 t = 93,8%) und der mittleren Elbe (178000 t = 81,0%) beherrscht und zugleich im Warthe- und Netzegebiet mit 70,4% von 212000 t die Oberhand hat, so darf man ruhig annehmen, daß ihre Beteiligung in dem von ihr erreichbaren Gebiet (Summe II) die gleiche Höhe wie beim Ausgang (70,0%) ausmacht[1]). Ihm ähnlich ist der Bahnverkehr mit Süd- und Westdeutschland geringfügig (1890: 40600 t), und er ist sogar ohne Unterbrechung im Rückgang begriffen (1903: 35200 t).

[1]) Gegenüber den rechnungsmäßigen 63,2%; im Gegensatz zum Versand bleibt auch der Eisenbahnempfang aus Oesterreich-Ungarn (Verkehrsbezirk 52—55) auffällig niedrig: 1903: 35000 t.

Vom Eingang der Häfen Pommerns stammten aus dem Hinterland:

			1890		1895		1900		1902		1903	
I.	Vkbzk. 3 (Pommern)	E.	180 000	—	251 200	—	379 100	—	337 800	—	315 100	—
	„ 17 (Brandenburg)	E.	57 700	—	84 900	—	133 800	—	149 300	—	145 300	—
	„ 5 (Mecklenburg)	E.	4 500	—	8 200	—	12 500	—	10 500	—	12 500	—
II.	Warthe u. Netze: Vkbzk. 1, 2, 12, 50, 51	E.	40 600	—	45 500	—	54 100	—	63 500	46,8	62 900	29,6
		W.	—	—	—	—	—	—	72 100	53,2	149 400	70,4
	Odergebiet: Verkehrsbezirk 13—15 (Schlesien)	E.	276 500	—	277 800	—	408 800	—	348 900	62,8	377 700	54,8
		W.	—	—	—	—	—	—	204 700	37,2	311 600	45,2
	Berlin: Verkehrsbezirk 16	E.	15 700	—	19 100	—	19 600	—	18 400	6,6	18 500	6,2
		W.	—	—	—	—	—	—	259 600	93,4	280 200	93,8
	Elbegebiet: Verkehrsbezirk 18—20	E.	30 500	—	28 300	—	40 800	—	38 500	18,5	41 900	19,0
		W.	—	—	—	—	—	—	169 800	81,5	178 300	81,0
	Österreich-Ungarn: Vkbzk. 52—55	E.	22 400	—	22 900	—	26 100	—	32 300	—	35 100	—
III.	Nordwest- und Süddeutschland: Verkehrsbezirk 6—11		8 600	—	6 900	—	8 700	—	6 600	—	11 100	—
	„ 21—36	E.	32 000	—	33 000	—	28 700	—	27 600	—	24 100	—
	Summe III.	E.	40 600	—	39 900	—	37 400	—	34 200	—	35 200	—
	in Proz. des Gesamteisenbahneingangs		—	57,6	—	49,0	—	49,0	—	48,2	—	50,0
„	II.	E.	385 700	—	393 600	—	549 400	—	501 600	41,5	536 100	36,8
		W.	—	—	—	—	—	—	06 200	58,5	920 700	63,2
		E. + W.	—	—	—	—	—	—	1 207 800	—	1 456 800	—
„	I.	E.	242 200	—	344 300	—	525 400	—	497 600	—	472 900	—

In der Zufuhr aus dem Hinterland steht quantitativ der Eingang an Steinkohlen etc. mit zuletzt 323000 t an erster Stelle. Es ist oben schon angedeutet, daß er für den Seeverkehr ganz unwichtig sei, denn 1903 gingen davon nur 21300 t seewärts, hauptsächlich nach deutschen Küstenplätzen und Schweden, und der relative Aufschwung seit 1900 (2400 t) hat seinen Grund in der neuerlichen Anschreibung der Bunkerkohle. Wir sind daher berechtigt, den Empfang dieses Gutes, an dem die Oder sich nur zu 52,9% beteiligt, abzusondern. Dann erhalten wir für den gesamten übrigen Verkehr die ein wenig stärkere Anteilsziffer des Wasserwegs von 58,3%, die ungefähr dem Anteil am Versand gleichkommt und die eher auf den seewärtigen Verkehr bezogen werden darf. Damit soll keineswegs behauptet werden, daß die Verteilung des schlesischen Kohlenbezugs zwischen Wasserstraße und Schienenweg ohne Einfluß auf den seewärtigen Verkehr des Mündungshafens sei. Der gewaltige Rückgang der Kohlenzufuhr per Flußschiff, der 1895 infolge der Ermäßigung der Eisenbahntarife für Stettin loco [1]) eintrat, hat natürlich die Leistungsfähigkeit der Oderschiffahrt im ganzen stark beeinträchtigt und damit in Schlesien der Flußschiffahrt auf Hamburg Vorschub geleistet, der gar nicht überschätzt werden kann. Andererseits wäre es falsch, aus der geringen Anfuhr aus dem Hinterland an Roheisen und Zement auf seine Bedeutungslosigkeit für die Ausfuhr dieser Artikel zu schließen. Gewiß, der hohe Export von Zement: 1903: 90000 t nach allen Uferstaaten der Ostsee und von 47500 t Roheisen nach Nordamerika, England und Zollvereinshäfen stammt vielleicht ausnahmslos aus der Produktion des benachbarten Hochofenwerks — die Anfuhr von Zement aus Pommern und mittels Flußschiff aus Schlesien erreicht 1903 kaum 20000 t, davon drei Viertel auf dem Wasserwege; der Empfang an Roheisen ist minimal und besteht aus Alteisen von Pommern und Berlin [2]), aber abge-

[1]) Auf den Satz des Seeexporttarifs, vgl. Jahresbericht Stettin 1895, S. V. Der Durchgang zu Küstrin (Oder) sank 1895 auf 117000 t gegen 1890: 550000 t. Jahresbericht Stettin 1900, S. 82/83.

[2]) Eingang per Bahn 1903: 5400 t aus Pommern, Durchgang über Eberswalde zu Tal: 3800 t.

sehen davon, daß diese Industrie vornehmlich auf der Oder ins Inland absetzt, ist sie hinsichtlich der Hilfsstoffe zum großen Teil auf den Bezug auf dem gleichen Wege angewiesen. Dies gilt sowohl für Steinkohlen als auch für Kalkstein etc. (Rüdersdorf)[1]). Demnach wäre es falsch, die Ausfuhr von Roheisen und Zement dem einfachen Transitverkehr anzugliedern.

Ein einziges, bedeutendes Ausfuhrgut, nämlich die Ausfuhr von Holz und Holzwaren, setzt sich durch ausgesprochenes Abflauen zu der durchschnittlichen leisen Aufwärtsbewegung des Gesamtausgangs in scharfen Gegensatz. Ununterbrochen fällt sie bis 1902 mit 32300 t (gegen 64400 t 1890) auf den halben Satz ihres früheren Umfangs und steigt dann im letzten Jahre nur wieder auf 47500 t, wovon 35000 t nach Großbritannien gehen. Den beträchtlichen Ausfall hat die Bahn verschuldet, da die Forstwirtschaft Pommerns und Mecklenburgs immer kleinere Überschüsse zur Ausfuhr bereitgestellt haben. Infolgedessen ist der Bahnempfang, der sich immer nur auf die angrenzenden Gebiete erstreckte[2]), ständig auf zuletzt 19400 t (1890: 35100 t) zurückgegangen. Das Holz aus dem wälderreichen Osten schafft allein die Binnenschiffahrt herbei. Im allgemeinen hat die schlechte Beschaffenheit der Wasserverbindung zwischen Weichsel und Oder eine Vergrößerung dieser Bezüge verhindert, in schlechten Flußschiffahrtsjahren, wie z. B. 1900, sind sie sogar beträchtlich nach Danzig abgelenkt worden. Soweit überhaupt die Floßtransporte durch die Warthe gewachsen sind, haben sie ihren Weg nach den märkischen Wasserstraßen genommen, von wo sie hauptsächlich in geschnittenem Zustand weiter zur Elbe gingen und derart dem Hamburger Verkehr zugeflossen sind[3]). Das gleiche gilt vom vermehrten Versand aus dem Gebiet der oberen Oder, die Verfrachtungen zum unteren Stromlauf haben sich eher vermindert[4]). Wenn dann die seewärtige Ausfuhr 1903 einen

---

[1]) Eberswalde zu Tal: Erden etc. 1903: 31000 t.

[2]) Von dem 1903 dreimal größeren Empfang aller pommerschen Häfen in der Höhe von 63100 t entfielen auf Verkehrsbezirk 3 u. 5 47000 t.

[3]) Rathenow durch zu Tal 1890: 6600 t; 1900: 153000 t.

[4]) Küstrin zu Tal (Oder) 1890: 12100 t, 1902: 7700 t; dagegen Fürsten-

Aufschwung aufweist, so verdankt sie es der Binnenschiffahrt, welche außer im Verkehr mit der Weichsel auch in den Transporten von der Elbe und Berlin [1]) her erneut von Erfolg begleitet ist und so ihren gesamten Eingang von 27700 t = 52,0% 1902 auf 39300 t hob. Mithin bewältigt heute die Oder volle zwei Drittel (67,0%) des Stettiner Holzempfangs. Gemäß dem agrarischen Charakter des Hinterlandes bilden die Produkte des Körnerbaus die gewichtigste Gruppe in der seewärtigen Ausfuhr. Getreide, Sämereien und Mühlenfabrikate aller Art kamen im Jahre 1903 insgesamt mit 223400 t zur seewärtigen Verschiffung, in deren Anfuhr sich Waggon und Flußschiff genau zur Hälfte teilten (243300 t, davon das letztere 51,4%). Der Versand an Weizen nach Schweden und der westlichen Ostsee schwankt mit dem Ernteerträgnis Pommerns und der östlichen Distrikte Mecklenburgs, woher er mittels Eisenbahn eintrifft [2]), zwischen 3500 t (1902) und 30900 t (1900). Ein Ersatz für die ausbleibenden Mengen aus Posen, welche in gleichem Maße von beiden Verkehrsmitteln beschafft wurden, bot sich für beide in der näheren Provinz Brandenburg [3]). Ausnahmsweisen Umfang nahm 1903 infolge der Mißernten der nordischen Länder, besonders Schwedens und Norwegens, der Versand von Roggen mit 65600 t an, nachdem er noch im Vorjahre nicht der Erwähnung wert war (5800 t). Die umliegenden Provinzen (Verkehrsbezirke 3 und 5, 16) konnten per Bahn wenig mehr als sonst anliefern, die gesteigerte Seeausfuhr wurde vielmehr durch die Bezüge aus Posen auf dem Wasserweg ermöglicht [4]). Der Ausgang

---

berg zur Spree 1903: 81000 t. 1903 Eingang in Stettin aus Schlesien 11800 t; von der Warthe 13800 t.

[1]) Durchgang über Eberswalde zu Tal 1890: 3100 t; 1903: 19400 t.

[2]) Pommersche Häfen, Empfang insgesamt: 1890: 11800 t; 1900: 29200 t, 1903: 13200 t; davon Verkehrsbezirk 3 u. 5 1890: 8300 t; 1900: 22500 t; 1903: 10700 t.

1890		1903	
[3]) Verkehrsbezirk 12:	2300 t	Verkehrsbezirk 16, 17:	2000 t
Warthe zu Tal .	2400 „	Eberswalde zu Tal .	2400 „

[4]) Pommersche Häfen insgesamt: 1900: 45400 t; 1903: 58100 t; während 1902 die Durchfuhr der Warthe (41200 t) vollständig den märkischen Wasserstraßen zufloß (Eberswalde zu Berg 43100 t), bleibt 1903

an Mehl aus Getreide zu 52700 t (1890: 30900 t) besteht völlig aus Roggenmehl, welches nach Finnland (12100 t) und der deutschen Ostseeküste (16700 t), überhaupt nach allen Küsten dieser See, und außerdem nach den Niederlanden und Frankreich abgefertigt wird; es ist teilweise von den Stettiner Mühlen aus der oben erwähnten Roggeneinfuhr vermahlen. Zur größeren Hälfte (1903: 39500 t) wird es fertig aus dem Inland eingebracht, wovon die Eisenbahn nur etwa ein Viertel aus Pommern und Brandenburg liefert (1903: 10100 t). Mit Rücksicht auf die neuerliche ähnliche Beteiligung für den Rohstoff, dürfen wir die 74,4% der Oder im Verkehr mit Mehl ohne Bedenken als Maßstab auf die gesamte Ausfuhr in diesem Artikel übertragen. Von den 29400 t wasserwärts angelieferter Mehle stammten 17800 t aus dem Gebiet der Netze und Warthe, 6700 t aus Schlesien, und der Rest ging über die märkischen Wasserstraßen ein. Wir stehen hier wiederum vor der Tatsache, daß die Oderschiffahrt vom oberen Flußlauf äußerst geringe, nicht einmal wachsende Quantitäten dem Mündungshafen zugeführt, und daß dagegen die erhebliche Mehrproduktion ihren Weg über den Oder-Spreekanal nach Berlin und dem Konkurrenzhafen Hamburg gefunden hat[1]). An der Erzeugung Berlins hat sich Stettin ebensowenig wie im Gebiet der Elbe einen irgendwie nennenswerten Anteil mittels des Finowkanals schaffen können. Die anderen zur See ausgeführten Mühlenfabrikate, außer Dextrin (14600 t), vor allem Kartoffelmehl mit 41200 t nach Zollvereinshäfen und England, fallen in höherem Grade der Eisenbahn zu, da es ihr bei diesen höherwertigen Fabrikaten gelungen ist, neben der Produktion Pommerns auch einen großen Teil der Abfuhr aus der Provinz Posen[2]) mittels des niedrigen Seehafentarifs an sich zu ziehen. Andererseits reicht der Rohstofftarif nicht aus, um ihr die dortige Abfuhr an Kartoffeln zu sichern; allein es sind auch

---

fast die Hälfte der gesteigerten Durchfuhr (151700 t Warthe zu Tal und 89300 t Richtung Berlin) für den Absatz flußabwärts frei.

[1]) Oder (Küstrin) zu Tal 1890: 22800 t; 1902: 21400 t; Fürstenberg zur Spree 1903: 36700 t.

[2]) Pommersche Häfen: Empfang 1903 an Mühlenfabrikaten aus Verkehrsbezirk 12: 16600 t, hauptsächlich Stärke.

nur kleine Mengen, welche der Oder von der Warthe her zuströmen [1]). Der Versand von Kartoffeln über See nach den nordischen Ländern: 27100 t 1903 [2]), wird überwiegend durch bahnwärtige Zufuhren der umliegenden ländlichen Bezirke bestritten [3]). Daß die Bahn für höherwertige Massengüter, wie Getreide auf längere Entfernungen hin auch nach Gestellung von Exporttarifen den Wettbewerb mit einer ziemlich leistungsfähigen, natürlichen Wasserstraße nicht aufnehmen kann, muß Stettin insbesondere hinsichtlich der Gerste zu seinem Schaden erfahren. Der Schienenweg dient nur als Zubringer der geringen Überschüsse der nachbarlichen Provinzen: 1903 18500 t [4]). Den Kampf um das ausschlaggebende Gebiet Böhmens und des weiteren Österreichs fechten Hamburg und Stettin mittels der Binnenschiffahrt aus. Und weil im Gegensatz zum freundschaftlichen Entgegenkommen der österreichischen und sächsischen Bahnen die preußische Verwaltung auf den hohen schlesischen Umschlagstarifen beharrt, ist der Sieg der Elbe ein vollkommener [5]). So macht die Oder nur der Eisenbahn die Transporte aus Brandenburg und Posen streitig, wobei sie in letzterer Richtung allerdings entschiedene Erfolge verzeichnet [6]). Das Ergebnis dieser Sachlage ist eine von beiden Verkehrsmitteln gleichmäßig gestützte verhältnismäßig geringe Seeausfuhr von 1903: 25800 t (1890: 7300 t) nach England und Zollvereinshäfen gegenüber einem gewaltigen Ausgang über Hamburg (142000 t). Ähnlich beteiligen sich Eisenbahn und Oder an der Zufuhr aus Pommern und Brandenburg an Rapssaat und anderen Sämereien für den geringen seewärtigen Versand (1903: 6400 t), nachdem die Binnenschiffahrt für die vom Umschlag an der oberen Oder allmählich zur Elbe ab-

---

[1]) Warthe (Küstrin) zu Tal 1903: 6400 t.

[2]) 1902 wuchs er ähnlich wie bei Lübeck infolge Mißratens der Ernten in Finnland und Schweden auf 67900 t an.

[3]) Vom Empfang aller pommerschen Häfen 1903: 33600 t entfielen auf die Verkehrsbezirke 3 u. 5, 17: 33200 t.

[4]) Von den in den gesamten pommerschen Häfen angefahrenen 21300 t stammten aus Verkehrsbezirk 3 u. 5, 12, 16 u. 17 allein 20500 t.

[5]) Durchgang auf der Oder zu Tal (Küstrin) 1902: 2300 t.

[6]) Eberswalde zu Tal 1903: 7500 t; Warthe zu Tal 1903: 10500 t.

gelenkten österreichischen Bezüge reichlich Ersatz im Gebiet der Mark gefunden hat [1]).

Die Ausfuhr von Zucker und Sirup nahm im Jahre 1890 mit 156400 t den ersten Rang im Export Stettins ein, da sie indessen seitdem nicht an Umfang gewonnen hat, so ist sie hinter die soeben behandelte Ausfuhr an Getreide etc. zurückgetreten. In den letzten Jahren ist sie sogar unter dem Stand von 1890 geblieben: 1902 und 1903 je 149000 t. Davon war die kleinere Hälfte nach Großbritannien bestimmt (69500 t), die gleiche Menge ging ostwärts nach den preußischen Häfen Danzig bis Memel [2]), außerdem wurde ein kleinerer Teil (11900 t) nach Norwegen verfrachtet. In den Kreisen der Kaufmannschaft herrscht die Ansicht, daß dieser Stillstand direkt durch Ausnahmetarifierung der Eisenbahn verschuldet sei, daß insbesondere die 1901 erfolgte Detarifierung von Rohzucker zur überseeischen Ausfuhr (Spezialtarif III) die bahnwärtige Abfuhr pommerschen und mecklenburgischen Zuckers nach Hamburg und Lübeck abgelenkt habe [3]). Dies wird aber durch die Statistik völlig widerlegt, indem der Eisenbahnempfang der Elbhäfen aus Mecklenburg seit 1890 äußerst abnimmt und heute nur noch kleine Mengen umfaßt [4]), aus Pommern überhaupt minimal ist. Dagegen ist es gerade der steigende Bahnverkehr mit diesen Gebieten und Brandenburg, der den Eingang per Schienenweg in Stettin von 46200 t 1890 auf 73600 t 1903 [5]) anschwellen ließ und dadurch den absoluten Rückgang des seewärtigen Exports hintanhielt. Wie im Elbgebiet, stehen wir auch bei der Oder vor der Erscheinung, daß die Bahn unablässig vor der Konkurrenz des Wasserwegs weicht, so in der Provinz Posen [6]). Infolgedessen ruht heute

---

[1]) Eingang bahnwärts in Stettin 1903: 8600 t, Eberswalde zu Tal 1903: 24100 t.

[2]) Zollvereinshäfen: 64300 t.

[3]) Jahresbericht von Stettin 1902, S. 18, 1903, S. 61.

[4]) Verkehrsbezirk 5—7 1890: 17000 t; 1903: 5900 t.

[5]) Von den nach der Eisenbahngüterstatistik für die pommerschen Häfen 1903 gemeldeten 64000 t Zucker etc. entfielen auf Verkehrsbezirk 3 u. 5: 29800 t, Verkehrsbezirk 16, 17: 28700 t.

[6]) Verkehrsbezirk 12: 1890: 10000 t; 1903: 2900 t.

die Entscheidung bei der Binnenschiffahrt, und wie immer, hat die Überlegenheit der Elbe gegen Stettin entschieden. Ohne Unterbrechung nahm die Ablenkung des Verkehrs Oberschlesiens über den Oder-Spreekanal zu, während zugleich der Durchgang über Küstrin zur Odermündung von 102600 t auf 41400 t 1902 sank, und im letzten Jahre gar nur noch 30100 t in Stettin von Schlesien angemeldet wurden. Fast ebenso wuchtig stieß Hamburg über die Warthe nach Posen vor, indem es hier die bedeutend gesteigerte Ausfuhr bis auf 17000 t an sich riß [1]). Wenn sich Stettin schon in der Nachbarschaft der auf Hamburg gerichteten Schiffahrt nicht erwehren konnte, so bedarf es wohl kaum der Erwähnung, daß es nur geringe Transporte aus Berlin (8500 t) und dem engeren Elbgebiet (2500 t) an sich zieht. Wegen dieser Tatsachen ist die Einfuhr von Zucker auf der Oder in stetem Rückgang, sie betrug 1903 58100 t = 44,0 % des Gesamteingangs. In gleicher Weise beherrschte Hamburg die Abfuhr des von den agrarischen Provinzen Ostdeutschlands bereitgestellten Spiritus. Da Stettin von jeher an den über die Warthe flußabwärts gehenden Mengen gar nicht interessiert war, und auch die Ausfuhr Schlesiens fast ganz über den Oder-Spreekanal bewerkstelligt wurde [2]), so wurde der Niedergang dieser Ausfuhr hauptsächlich vom Elbhafen empfunden. Stettin hielt daher den auf den Bahnbezug aus Pommern und Brandenburg basierten Export von Spiritus nach England und den deutschen Nordseehäfen auf der alten Höhe mit 12500 t 1903 (13500 t 1890).

Die dritte große Gruppe der auf dem Verkehr mit dem Hinterland beruhenden Ausfuhr des Oderhafens bilden die metallurgischen Produkte der schlesischen Großindustrie, deren

---

[1]) Warthe durch zu Tal (Küstrin) 1895: 17700 t, 1903: 77800 t; dagegen gingen im letzten Jahre über Eberswalde zu Berg 74900 t; 1895 nur 24100 t. Der Verlust für Stettin ist umso größer, als die Wartheschiffahrt ja auch die Bahnsendungen der Provinz nach pommerschen Häfen aufgesogen hat.

[2])

	1890	1903
Warthe zu Tal (Küstrin)	4000 t	—
Eberswalde zu Berg	10900 „	100 t
Oder zu Tal (Küstrin)	2000 „	—

Transport die Bahn sowohl hinsichtlich des Bleies und Zinks, wie auch der Eisenfabrikate durch billige Tarife an sich zu fesseln bemüht ist. Der Erfolg ist verschieden, für Stettin aber in jedem Fall eine Schädigung. Für Blei ist dadurch die Konkurrenzfähigkeit der Oder überhaupt nicht beeinträchtigt worden, so daß dessen mit der schlesischen Gewinnung schwankende Seeausfuhr von 5300 t (1890) und 10800 t (1903) nach England und Rußland vollständig, nämlich zu 93,1% der entsprechenden Zufuhr (13800 t) 1903, durch die Binnenschiffahrt bereitgestellt wird. Anders bei der Zinkausfuhr nach England, und in kleinen Beträgen nach den Uferstaaten der Ostsee. Hierfür schaffte der Schienenweg im Jahre 1890 etwa 23000 t heran, bediente also den Seeverkehr von 26100 t praktisch allein. Nach und nach richtete sich die Oderschiffahrt in den neuen Verhältnissen ein, drängte den Schienenweg auf 18500 t 1903 zurück und ermöglichte durch ihre steigenden Bezüge (30400 t = 62,2%) die Erweiterung des seewärtigen Versands auf 48600 t resp. 43600 t 1902/03. Bei verarbeitetem Eisen hat die Ausnahmetarifierung in der Tat jede Entfaltung der Flußschiffahrt auf Stettin unterdrückt [1]), doch hat sie diesem Hafen keine wachsenden Beträge zuführen können. Und wenn trotz des stabilen Bahnempfangs von 40000 t (1890) und 45000 t (1903) die Ausfuhr über See nach Dänemark, England und dem Zollinland sich seit 1890 (15200 t) auf 32200 t verdoppelt hat, so verdankt Stettin dies einzig der Produktion seiner lokalen Industrie, welche das Roheisen des dortigen Hochofens verarbeitet. Hamburg allein hat aus der Ausnahmetarifierung Nutzen gezogen, indem es in immer wachsendem Maße neben den Transporten auf der leistungsfähigen Oder-Spree-Wasserstraße, ohne daß deren Entwicklung gehemmt wurde, auch die Bezüge per Schienenweg über seinen Hafen geleitet hat [2]). Dasselbe Bild wie die bisher behandelten hoch bedeutsamen Massengüter, zeigt die Ausfuhr der in kleineren

---

[1]) In Stettin trafen oderwärts ein 1903: 4700 t = 9,4%.

[2]) Elbhäfen: Empfang aus

	1890	1900
Verkehrsbezirk 12—15 etc.	1500 t	30700 t
Rathenow durch zu Tal	200 „	17200 „

Quantitäten zur Ausfuhr gelangenden Artikel. Entweder beschränkt sich der Bereich des Hafens auf die umliegenden Provinzen Pommern und Brandenburg samt Berlin, wobei dann trotz der Mitwirkung des Finowkanals [1]) die Entwicklung und der Umfang der aus dem Gebiet der Mark angebrachten Mengen in keinem Verhältnis zu den über Hamburg beförderten steht, so z. B. die Ausfuhr von Papier und Pappe nach der Nordsee (1903: 20900 t gegen 1890: 13400 t), von Tonwaren, insbesondere feuerfesten Steinen nach den verschiedensten Ländern der Welt (1890: 13500 t; 1903: 18700 t), und der Versand von Teer etc. mit 1903: 7800 t nach Rußland und Finnland. Oder aber er reicht mittels Eisenbahn oder Wasserstraße ins Elbgebiet, und in diesen Fällen ist die Ausfuhr nicht nur unbeträchtlich, sondern sie hat nach der Eröffnung des Elbe-Travekanals sogar nachgelassen, typisch ist die Bewegung der Ausfuhr von Abraumsalzen nach Schweden mit 6900 t 1903 gegen 15500 t 1895 und von Salz mit 10400 t 1900 und 7300 t 1902 [2]).

Nach diesen Tatsachen liegt der Grund, weshalb Stettin nicht eine der wirtschaftlichen Entfaltung seines Hinterlandes entsprechende Entwicklung als Seehafen genommen hat, vor allem in dem kräftigen Wettbewerb, den der Elbhafen in dem gewaltigen Bevölkerungszentrum Berlin und dem industriereichen Schlesien ausübt. Man hat sich gewöhnt, die vornehmste Ursache in der Eröffnung des Kaiser-Wilhelmkanals zu sehen. Ich betone noch einmal, was an anderer Stelle bereits ausgeführt ist, daß die durch ihn geschaffene neue verkehrswirtschaftliche Stellung zur See keineswegs ein Übergewicht des Elbhafens im Ostseegebiet gegenüber Stettin bedeutet, da derselbe noch immer weit höhere Seefrachten im Verkehr mit diesen Gebieten notiert. Im Gegenteil, gerade die seewär-

---

[1]) Dem Eingang in Stettin per Bahn steht für Teer etc. (3100 t), für gebrannte Steine (4200 t) der Durchgang bei Eberswalde zu Tal gegenüber: für Teer etc. 15500 t, für gebrannte Steine 10300 t.

[2]) Die Angaben bei Eberswalde sind unbrauchbar, da die Scheidung zwischen Düngestoffen und Salz scheinbar nicht gelungen ist, und auch für Düngemittel entscheidend durch die Phosphattransporte von Hamburg nach Posen beeinflußt sind.

tige Lage Stettins mußte durch die Abkürzung der Entfernung zur Nordsee und zum Weltmeer eine noch größere Verbesserung erfahren, da schon 1890 mehr als die Hälfte seines Verkehrs mit Häfen dieser Meeresgebiete unterhalten wurde [1]). Der Vergleich der Frachten gewährt nach obigem ein für Stettin günstiges Resultat, und damit ist auch ein Versuch hinfällig, dessen offenbar mindere Leistungsfähigkeit aus den dort höheren Hafenabgaben abzuleiten. Dabei ist die Gleichheit der Empfangsspesen unleugbar [2]). Allein die Verschiedenheit in der Verbindung mit dem Hinterland hat demnach die Überlegenheit Hamburgs begründet, nur das dadurch erlangte Übergewicht erklärt, daß Hamburg dann die 1895 eingetretene Erleichterung des Verkehrs zwischen Nord- und Ostsee für sich ausnutzen konnte. Einmal wird der Wettbewerb der Nordseehäfen im geographischen Hinterlande Stettins durch den Eisenbahnverkehr getragen, welcher sich aufbaut auf der in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts beginnenden Politik der preußischen Bahnverwaltung zur Begünstigung der deutschen Ausfuhr im allgemeinen, sowie der Einfuhr einzelner Güter, besonders der kolonialen Produkte. Mittels dieser Seehafenausnahmetarife brachten die Elbhäfen im Jahre 1903 den Eisenbahnverkehr mit dem deutschen Elbgebiet auf 444 000 t (1890: 334 000 t) mit Österreich-Ungarn auf insgesamt 150 000 t (1890: 108 000 t), in Berlin und Brandenburg auf 263 000 t (148 000 t) und endlich im weiteren Gebiet der Oder auf 231 000 t (120 000 t). Demgegenüber sah sich der Oderhafen in dem durch den Schienenweg vermittelten Verkehr im wesentlichen auf das nächste Hinterland, d. h. die Provinzen Pommern, Brandenburg und Posen (zusammen 1903: 1 032 000 t in den pommerschen Häfen gegen 670 000 t 1890), sowie auf Schlesien 1903: 505 000 t, 1890: 425 000 t) beschränkt. Nach Berlin und der Mittelelbe versagten die Eisenbahnverbindungen, wie wir im einzelnen gesehen haben, vollständig; nur nach Österreich-Ungarn vermochte Stettin auf Grund der Ausnahme-

---

[1]) Rechnete man sogar alle Zollvereinshäfen zum Ostseegebiet, so ergab sich für dasselbe im Eingang 47,5 %, Ausgang 50 %.

[2]) Jahresbericht Stettin 1902, X.

tarifierung von Erzen bahnwärts einige Bedeutung zu erlangen (Verkehrsbezirk 52—55: 1903: 195000 t gegen 1890: 73000 t). Wie wenig unter diesen Umständen der Schienenweg der seewärtigen Verkehrsstellung Stettins seine Unterstützung leihen konnte, geht aus dem Stillstand oder sogar Rückgang des gesamten Eisenbahnverkehrs dieses Platzes genügend hervor (1895: 1495000 t, 1903: 1454000 t). Mithin hätte die Binnenschiffahrt das alleinige Mittel geboten, mittels Oder und Warthe im südöstlichen Hinterland sich zu behaupten, mittels des Finowkanals in Berlin Fuß zu fassen und weiter ins eigentliche Elbgebiet vorzudringen. Jedoch Hamburg stützt, wie bei der Darstellung dieses Hafens eingehend auseinandergesetzt worden ist, nur zum geringsten Teile in den hier in Betracht kommenden Gebieten seine rückwärtige Verkehrsstellung auf den Schienenweg, sondern auch überwiegend, zu mehr als $^4/_5$, auf die Elbe und die zur Oder führenden märkischen Wasserstraßen. Infolgedessen wird der Kampf um das gemeinsame Hinterland durch die Leistungsfähigkeit der der Elb- und Odermündung zur Verfügung stehenden Binnenwasserwege entschieden. In dieser Sachlage [1]) liegt die unersetzliche Bedeutung einer leistungsfähigen Oderschiffahrt für den Seehafen Stettin. Fassen wir daher zusammen, welche Umstände die Flußschiffahrt mit der Mündung schädigend beeinflußt haben, so werden wir zugleich die tieferen Ursachen der Gestaltung des Stettiner Seeverkehrs erkennen:

1. Die Leistungsfähigkeit der Oderschiffahrt im allgemeinen ist durch die verschiedenen Seehafenausnahmetarife für Kohle, Erze und Eisen etc., sowie für Getreide, Mühlenfabrikate, Zucker, Düngemittel im Verkehr mit Schlesien resp. mit Posen stark gemindert. Teilweise haben sie den Seeverkehr Stettins direkt betroffen, so für die Mengen Erze nach Schlesien, welche über Neufahrwasser abgelenkt wurden, so auch für die Transporte an Eisen und anderen unedlen Metallen, die den Bahnweg nach Hamburg einschlugen. Selbst wenn die

[1]) Wo sie weit deutlicher zum Ausdruck kommt als in den 60%, welche die Binnenschiffahrt noch heute im Eingang und Ausgang binnenwärts behauptet.

Güter im Stettiner Verkehr verblieben, oder überhaupt in der Seeschiffahrt keine Rolle spielten, wie die oberschlesischen Kohlen, so wurde davon die gesamte Binnenschiffahrt in Mitleidenschaft gezogen. Vornehmlich verzögert das Fehlen von Massengütern die Zusammenstellung der Schleppzüge und eine langsame Abfertigung hat wieder die Ablenkung des Stückgutverkehrs von der Wasserverladung zur Folge [1]). Weiter wurde durch die Benachteiligung des Verkehrs mit der Mündung der Schwerpunkt der gesamten Schiffahrt auf die Beziehungen zu Berlin und der Elbe verlegt, wodurch Hamburg die Möglichkeit gewann, über den Finowkanal ostwärts vorzudringen. Mit seiner Hilfe hat es sich das Warthetal tributär gemacht, es fährt in stetig wachsenden Mengen die aus Posen zu exportierenden Mühlenfabrikate, Spiritus und Zucker, vorbei, im Import dahin vergrößert es den Absatz von Futterstoffen und immer mehr auch an Phosphaten [2]). Es scheint sogar, als wenn in Artikeln, wie Kaffee und Zucker, die eine Spezialität des Hamburger Handels bilden, dieser auf dem Wasserwege bis dicht in die Nachbarschaft Stettins verfrachtet [3]).

2. Viel intensiver als ins Tal der unteren Oder ist der Elbmündungshafen seit der Eröffnung des Oder-Spreekanals nach Schlesien, der traditionellen Handelsdomäne Stettins, vorgerückt. Ihm ist es zuzuschreiben [4]), daß Hamburg den Wasserverkehr mit dem Odergebiet von 167 000 t 1890 auf 644 000 t 1903 steigerte und so den Wasserverkehr Stettins mit Schlesien (599 000 t) selbst absolut überflügelte. Die Unregelmäßigkeit der Wasserstände ist auf der unteren Oder so stark, daß man trotz der auf der Elbe auch nicht unbekannten Schwankungen sagen kann, daß die Kanalisation der oberen Oder hauptsächlich dem Verkehr auf Hamburg genützt hat, indem dieselbe fast sicherer von dort als vom Mündungshafen zu erreichen ist [5]). Als darauf die Eisenbahn sich der neuen

[1]) Jahresbericht Stettin 1902, S. 41.
[2]) Jahresbericht Stettin 1903, I, S. 60 u. 62.
[3]) Wiedenfeld a. a. O. S. 340.
[4]) Jahresbericht Stettin 1901, S. 6.
[5]) Wiedenfeld a. a. O. S. 344. Wie sehr die Wettbewerbsfähigkeit

Konkurrenz erwehren wollte, hatte unter diesen Umständen der schwächere Verkehr auf Stettin die Folgen der Tarifpolitik zu tragen, denn dem Siegeszug des Oder-Spreekanals hat sie nicht die geringsten Schranken setzen können, und andererseits hat sie dem parallelen Eisenbahnverkehr mit Stettin nicht etwa die der Oder entzogenen Güter zugeführt, sondern diese sind obenein der Elbmündung zugeströmt.

3. Bedeutete schon die feindliche Haltung der preußischen Staatsbahn gegenüber dem Umschlag an der oberen Oder eine schwere Schädigung Stettins im schlesischen Verkehr, so hindert sie für Österreich-Ungarn die Oderschiffahrt und damit Stettin vollständig an der Wettbewerbsfähigkeit mit Hamburg und der diesen Hafen hier zu mehr als 90 % im Ausgang und zu 80 % im Eingang bedienenden Elbe, deren Umschlagsverkehr in jeder Richtung durch die sächsischen und österreichischen Bahnen entgegenkommend behandelt wird.

4. Infolge eines mangelnden Großschiffahrtsweges nach Berlin ist Stettin nach Westen zu in eine stetig bedenklichere Lage im dortigen Konkurrenzkampf mit der Elbschiffahrt Hamburgs geraten. Wie sehr die Leistungsfähigkeit des alten Finowkanals mit höchstens 170 t Tragfähigkeit hinter der 600 t tragenden Wasserstraße Hamburg-Berlin zurücksteht, kommt in den weit höheren Flußfrachten der ersten Linie offen zum Ausdruck. Dies ermöglicht Hamburg nicht nur, den aus dem Nordseegebiet zu beschaffenden Mehrbedarf der Reichshauptstadt an Kohlen und Eisen allein seinem Hafenverkehr nutzbar zu machen, sondern es zieht mehr und mehr auch die Bezüge von baltisch-russischem Getreide von Stettin auf den Weg über Hamburg, obwohl die Seefrachten trotz des Kaiser-Wilhelmkanals um 1—2 Mk. teurer sind, denn die Flußfrachten von Stettin aus sind stets um etwa 3 Mk. höher als auf der Elbe [1]). Im Verkehr mit der Mittelelbe hat dann,

---

Stettins gegenüber Hamburg von diesen schlechten Wasserverhältnissen abhängig ist, beweist das für die Oder günstige Schiffahrtsjahr 1903, in welchem Stettins Verkehr mit Schlesien zu Wasser von 405 000 t (1902) auf 599 000 t stieg.

[1]) Aftalion a. a. O. S. 569. Damit stimmen die Angaben der Stettiner Kaufmannschaft überein, welche die Surtaxe im Verkehr mit Berlin auf

wie wir im einzelnen beobachtet haben, der Elbe-Travekanal den dorthin gerichteten Fluß- und Eisenbahnverkehr besonders an Salz, Düngestoffen und Getreiden zum Wanken gebracht, den Stettin sich noch bis dahin in geringem Umfange vor der auf Hamburg gerichteten Elbschiffahrt gerettet hatte. Das einzige Mittel, die bedrohte Wettbewerbsfähigkeit Stettins gegenüber Hamburg und Lübeck in der Provinz Brandenburg und im Elbgebiet zu erhöhen, ist der 1905 endlich beschlossene Bau einer Wasserstraße für 600 t-Schiffe nach Berlin und der Elbe; er ist neben der Verbesserung der unteren und mittleren Oder eine Lebensfrage für die gedeihliche Entwicklung des Stettiner Seeverkehrs, und die infolge der Verkettung mit der Mittellandkanalvorlage eingetretene Verzögerung in seinem Ausbau hat Stettin ungeheuer geschädigt. Gerade das Beispiel Stettins zeigt, wie wenig einem Hafen allein infolge seiner geographischen Lage das Monopol für die Bewältigung des Seeverkehrs seines Hinterlandes gesichert ist, und daß der Umfang desselben entscheidend durch die Verbindungen mit dem Hinterland, insbesondere durch die verschiedene Beschaffenheit der Binnenwasserwege beeinflußt wird. Die ungleich stärkere Wucht, mit welcher sich Hamburg auf Stettin geworfen hat, beruht einerseits auf der Tatsache, daß Hamburgs und Stettins Interessen viel mehr kollidieren, da Lübeck bis zur Eröffnung des Elbe-Travekanals aus Mangel einer Wasserstraße im Elbgebiet für Massengüter überhaupt nicht konkurrierte; andererseits hat in Stettin der bewegliche Speditionsverkehr besondere Bedeutung [1]), der viel schneller den billigen Spesen folgt als der umfangreiche Eigenhandel der baltischen Hansestadt.

---

1 Mk. per Tonne berechnen, vgl. Jahresbericht Stettin 1903, I, S. 74. Die in der amtlichen Denkschrift über die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin (Anlagen zu den Verhandl. d. preuß. Hauses der Abgeordneten 1901, S. 723) gemachten statistischen Angaben über die Veränderungen im beiderseitigen Wasserverkehr mit Berlin sind ihrer statistischen Grundlage nach höchst unsicher, wenn sie auch die wirkliche Entwicklung gut kennzeichnen. Vgl. auch Jonas a. a. O. S. 77—79, der diese Zahlen bringt.

[1]) Jahresbericht Stettin 1902, S. XV.

d) Die west- und ostpreußischen Häfen

α) Danzig

Die jährlichen Berichte des Vorsteheramtes der Danziger Kaufmannschaft enthalten ausgiebige Angaben über den Güterverkehr zur See, doch muß man bei ihrer Benützung Vorsicht walten lassen, da dieselben sehr oft in den verschiedenen Tabellen desselben Jahrgangs auseinandergehen, ohne daß dafür etwa die Heranziehung einer anderen Quelle (Zolllisten des dortigen Hauptsteueramts) als Ursache zu betrachten wäre. Desgleichen ist der Ausgang per Eisenbahn seit 1890 nach dem ausführlichen Warenverzeichnis der allgemeinen Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen gegliedert, hinsichtlich der Verkehrsbezirke indessen erst seit 1900 [1]). Dagegen sind die Ausweise des Empfangs in den Jahren 1890 und 1895 auf den direkten Verkehr von Stationen des Auslands und der Marienburg-Mlawkaer Bahn beschränkt. Wo im Text zerstreut Ziffern über den Gesamtempfang der einzelnen Güter gegeben wurden, sind solche verwertet worden. Der Wasserverkehr auf der Weichsel, wie er vorstehenden Berichten entnommen ist, deckt sich im wesentlichen mit den Ziffern der Reichsstatistik [2]), und ist aus ihr ergänzt. Über seine Richtung kann ein Vergleich mit den Notierungsstellen an den Wasserstraßen zum Haff [3]), am Bromberger Kanal und an der russischen Grenze zu Thorn Aufschluß geben. Wird eine Warengattung zugleich berg- und talwärts gefahren, so stört der etwaige Verkehr des Bromberger Kanals die Kombination, weil es zweifelhaft bleibt, ob er mit der oberen Weichsel oder dem Mündungsgebiet unterhalten wird. Noch in anderen Fällen bleibt ungewiß, wieviel vom russischen Grenzverkehr dem Danziger Hafen anzurechnen ist.

Der seewärtige Eingang Danzigs teilte sich noch

---

[1]) In den Jahren 1890 u. 1895 werden nur Ost- und Westpreußen, sowie Rußland und Polen gesondert ausgewiesen.

[2]) 1890 u. 1895 Groß-Plehnendorfer Schleuse bei Danzig; 1900/03 Einlagerschleuse.

[3]) Elbinger Weichsel (Danziger Haupt-) und Weichsel-Haff'kanal (Rothebude).

1890 (415 600 t) mit Lübeck in den zweiten Platz unter den deutschen Einfuhrhäfen der Ostsee, heute steht er in seiner Verdoppelung auf 856 900 t 1903 entschieden an zweiter Stelle. In der gleichen Periode wuchs der Versand per Eisenbahn noch intensiver von 238 000 t auf 608 600 t, der Ausgang auf der Weichsel dagegen langsam auf 269 700 t (1890: 196 700 t); während sie mithin 1890 noch fast die Hälfte der Abfuhr ins Hinterland bewältigte (45,2 %), verringerte sie ihren Anteil allmählich bis in das durch schlechten Wasserstand ausgezeichnete Jahr 1900 bis zu 26,9 %, um ihn dann besonders infolge kleiner Bahnabfuhren wieder etwas zu heben (1903: 30,9 %). Wir vermögen hier noch nicht zu entscheiden, ob die Ursache in der verringerten Konkurrenzfähigkeit der Wasserstraße liegt, oder ob sich vielleicht das Schwergewicht der Hinterlandsbeziehungen zu Gunsten der Gebiete verschoben hat, die einer Wasserverbindung mit Danzig entbehren. Daß dieses Moment hineinspielt, ist wahrscheinlich, weil Rußland, Polen, Ost- nnd Westpreußen, welche 1890 $^3/_4$ (190 000 t) der Bahnabfuhr stellten, jetzt nur mehr $^2/_3$ (1903: 410 000 t) liefern. Außerdem ist die Wiederverfrachtung nach dem Inland von bahn- und stromwärts eingegangenen Waren nicht unbeträchtlich, so von Holz (1903: 51 000 t), Getreide (23 000 t), Mehl (16 000 t), Zucker (18 000 t) und verarbeitetem Eisen [1]).

An erster Stelle der seewärtigen Einfuhr steht noch immer der Bezug von Steinkohlen aus Großbritannien (1903: 228 000 t) und in kleinen Mengen von deutschen Nordseehäfen, zusammen 256 400 t. Allein heute beträgt er weniger als $^1/_3$ des Gesamtempfangs, während er noch 1890 mit 197 700 t über die Hälfte beanspruchte. Die Steigerung der Einfuhr hält nämlich im Gegensatz zu allen übrigen deutschen Häfen nur bis 1895 an (287 100 t); sie geht dann sogar absolut zurück, die unmittelbare Folge der Ausdehnung des Rohstofftarifs auf inländische Kohle, welche das englische Produkt im Konsum Danzigs und seines Hinterlandes verdrängte. Abgesehen vom Jahre 1900, wo die Kohlennot abnorme Verhältnisse hervorrief, ist die

[1]) Holz zu 85 %, Getreide 84 %, verarbeitetes Eisen 71 % des Ausgangs in das Hinterland auf dem Wasserwege.

Hälfte des Empfangs an das Binnenland abgegeben worden. Die Wasserstraße hat davon in der Regel gegen 60 % befördert [1]). Ungefähr ihre halbe Abfuhr richtet sich durch die Elbinger Weichsel und den Weichsel-Haffkanal zum Frischen Haff, wobei sie insbesondere Elbing versorgt [2]); der Rest geht weichselaufwärts nach Marienwerder, Graudenz und Thorn. Unerhebliche Transporte zweigen durch den Bromberger Kanal [3]) zum äußersten Nordosten der Provinz Posen ab, und in denselben Grenzen halten sich gewöhnlich die Verschiffungen nach Rußland [4]). Ebenso ist die Eisenbahn vorwiegend auf den Bedarf der Provinz angewiesen, von 51 400 t blieben 1903 allein 47 000 t in Ost- und Westpreußen. Die kleinen Quantitäten, welche insgesamt von Danzig nach Polen verfrachtet werden, hat sie nach und nach ganz der Weichsel überlassen [5]). Nur als im Jahre 1900 der Kohlenmangel auch dort fühlbar wurde und die Weichsel infolge mißlicher Wasserverhältnisse der Dringlichkeit des Bedarfs nicht entsprechen konnte [6]), wurden ausnahmsweise 25 200 t Kohlen per Eisenbahn dorthin versandt. Diesem Umstande ist es zuzuschreiben, daß in jenem Jahre der Anteil der Wasserstraße unter der Hälfte (45,2 %) stand. Die Wirkung des Ausnahmetarifs für die Kohleneinfuhr ist ganz unmerklich; diese zeitweilige Ermäßigung hat dem Wasserweg keinen Schaden zufügen können [7]), da sein Bereich ohnehin auf die unmittelbar erreichbaren Orte beschränkt ist. Die Einfuhr von Steinen und Steinwaren aus Schweden und daneben aus Norwegen und Dänemark, seit 1895 ungefähr stabil auf der Höhe von 40—50 000 t (1903: 49 300 t) dient gleich der Einfuhr von Zement aus pommerschen Fabriken (13 700 t) vor allem dem Baugewerbe der Hafenstadt, dessen Mehrbedarf durch die einheimischen Ziege-

---

[1]) 1890: 76 000 t = 67,2 %; 1903: 79 500 t.

[2]) Danziger Haupt und Rothebuderschleuse zu Tal 1903: 41 300 t.

[3]) Bromberger Kanal durch zu Berg 1—3000 t.

[4]) Thorn durch zu Berg 3—4000 t.

[5]) Versand per Eisenbahn 1890: 3900 t; 1903: 800 t.

[6]) Der Durchgang zu Thorn hob sich mühsam auf 8100 t.

[7]) Vielleicht, daß sein Erlöschen sich in dem Aufschwung des Anteils der Wasserstraße auf 60,7 % 1903 ausspricht.

leien vom Haff und der oberen Weichsel her gedeckt worden ist [1]). Die Abfuhr nach der Landseite entstammt gleichfalls fast ganz der inländischen Produktion, und ist deshalb nur zum geringsten Teile auf den Seeverkehr zu beziehen. Wie nach Danzig, so schickt das Gebiet des Frischen Haffs und der Netze und Brahe auch bergauf große Mengen Ziegeleifabrikate, es ist mithin fraglich, wohin der Danziger Wasserversand sich richtet. Es genügt deshalb die Angabe, daß von dem Ausgang an Steinen, Mauersteinen etc. nach dem Hinterland 1903 73,0 % der Weichsel zufielen (1890: 71,1 %). War die Weichselschiffahrt für die Abfuhr der Steinkohle mit dem Rohstofftarif nur bei der Möglichkeit direkter Verladung in Konkurrenz getreten, so muß sie diesem hinsichtlich der Düngemittel, für welche der Absatzkreis meistens nicht an der Wasserstraße liegt und für welche obendrein der 20 %ige Rabatt auf Sendungen an die Verbraucher die Frachtkosten noch niedriger stellt, völlig das Feld räumen [2]). Die Verteilung der eingegangenen Düngemittel im Betrage von 132000 t, darunter allein 102200 t belgische Thomasschlacken und 21400 t hauptsächlich über Hamburg und Bremen importierter Chilisalpeter, obliegt daher dem Schienenweg mit 99,2 % (von 86300 t). Er hat mittels seines Versands die Steigerung der seewärtigen Einfuhr von 1890: 17800 t bewerkstelligt, indem er nicht nur den wachsenden Bedarf der Provinz versorgte (Verkehrsbezirk 1—2: 1903: 54900 t), sondern auch mittels der neuen Tarifierung westwärts nach Posen und Pommern vordrang (je 13000 t) [3]), ohne Zweifel auf Kosten Stettins, wie aus dessen stationärem Bahnversand hervorgeht. Noch in einem anderen Artikel, nämlich der Spedition schwedischer Eisenerze, hat die Tarifpolitik zum Schaden jenes Hafens dem Danziger Verkehr bedeutsamen Zuwachs (95600 t 1903) bereitet, indem der schon genannte Ausnahmetarif für überseeische Eisenerze nach oberschlesischen Hüttenwerken von

[1]) Jahresbericht Danzig 1899, S. 7.

[2]) Der Wasserweg beförderte 1900 nur 650 t, die als Durchgang bei Rothebude und Danziger Haupt (zusammen 720 t) zum Haff gingen.

[3]) Dagegen wurden 1890 nach allen deutschen Stationen außer Ost- und Westpreußen nur ca. 6000 t abgefertigt.

1894 bereits im nächsten Jahre ausgedehnte Anwendung fand. Neben Eisenerz, welches 1903 zu 90 100 t bahnwärts nach Schlesien gefahren wurde, expediert die Bahn steigend andere Erze (Schwefelkies?) nach Polen [1]), so daß also die Ausdehnung der Einfuhr, soweit sie auf Erzen beruht, in keiner Weise von der Weichsel getragen ist. Sobald aber Danzig auf sein normales Hinterland, d. h. das weitere Gebiet der Weichsel, beschränkt ist, zeigt die Binnenschiffahrt wieder größere Anteile. Dies gilt von der Einfuhr verarbeiteten Eisens aller Art: 1903 40 900 t [2]), dessen Herkunft etwa zu gleichen Teilen in England und dem Rheingebiet zu suchen ist. Dem Aufschwunge seit 1890 (19 800 t) ist die Abfuhr der Eisenbahn mit 33 000 t (gegen 15 500 t) im ganzen gefolgt; halb ist sie zu jeder Zeit in der Provinz geblieben [3]), die kleinere Abfuhr nach Rußland und Polen zeigt die gleiche Bewegung [4]). Außerdem ist noch des Versands in die Provinz Posen zu gedenken [5]). Während aller Jahre bleibt die Weichsel in ihrer Leistung sehr hinter dem Schienenweg zurück, doch ist ihr Anteil allmählich auf rund 30 % gestiegen [6]) (gegen 24,7 % 1890). Nach Rußland hat sie ihm den alten Vorrang überlassen, ebensoviel, das sind 2—3000 t, gehen jährlich zum Frischen Haff (Elbing), aber steigende Mengen führt sie unter Einengung des bahnwärtigen Absatzes den Städten der deutschen Weichsel zu. Dies wird beträchtlicher sein, als die angegebenen Ziffern ausdrücken, da der Bahnversand größere Mengen schlesischer Fabrikate umfaßt, welche der Danziger Handel an die Landbevölkerung weitergibt. Die Einfuhr englischen Roheisens erreichte 1899 21 300 t, ist dann aber stetig bis 8200 t 1903 gesunken, da die Verladungen nach Polen infolge entwickelter Eigenproduktion und der schlesischen Konkurrenz weggefallen sind. Diese Transporte

---

[1]) 1890: — t; 1900: 10 300 t; 1903: 18 900 t.
[2]) 1900: 48 600 t.
[3]) Verkehrsbezirk 1 u. 2: 1890: 9900 t; 1903: 18 200 t.
[4]) Verkehrsbezirk 50, 51: 1890: 4100 t; 1903: 7700 t.
[5]) Verkehrsbezirk 12: 1903: 3100 t.
[6]) 1900: 15 600 t = 31,5 %; 1903: 13 100 t = 28,7 %.

wurden größtenteils durch die Binnenschiffahrt vollzogen [1]). Wenn trotz dieses Ausfalls und gleich niedrigen Wasserversands zum Haff [2]) dieser insgesamt und damit der Seeverkehr [3]) nicht stärker abgenommen haben, so liegt der Grund in steigendem Absatz ins mittlere Weichselgebiet. Demnach hat der Flußverkehr nicht mehr als auf 48,9 % 1903 (von 14500 t) gegen 64,8 % von 21000 t abgenommen.

Bei den übrigen Rohstoffen, welche entweder eine weitere Entfernung zurücklegen, so die von der Industrie Polens verlangten Materialien, oder welche von den in den Städten des Weichseltales ansässigen Gewerben verarbeitet werden, wird schon nach dem Obigen eine stärkere Beteiligung der Weichsel wahrscheinlich; dem ist in der Tat so. In Beträgen von 8000—11000 t werden Teer, Harz und ähnliche Artikel seewärts eingebracht. Von der Einfuhr des letzten Jahres (10700 t) entfielen 4200 t auf amerikanisches Harz, der gleiche Betrag auf schwedischen Teer, kleinere Mengen noch auf Asphalt von Trinidad. Die entsprechende Abfuhr in das Hinterland (1903: 12300 t) wurde zu 67—77 % (1903: 71,6 %) von der Weichsel vollzogen. Sie schickt die Hälfte ihres Versands nach Polen [4]), und hält damit allein dort den Einfluß Danzigs aufrecht, denn die Bahn hat den geringen Export neuerdings völlig an die Elbhäfen abgetreten [5]). Sie kämpft nur noch mit der Weichsel in der Provinz, doch ist auch deren Übergewicht unverkennbar; es stützt sich hier hauptsächlich auf die Verbindung mit dem Haff [6]). Beinahe ausschließlich über-

---

[1]) Thorn durch zu Berg 1890: 8300 t; 1903: 200 t; Verkehrsbezirk 50, 51: 1890: 2600 t; 1903: 100 t.

[2]) Elbinger Weichsel und Rothebude zu Tal 1890: 2600 t; 1900: 2500 t.

[3]) Desgleichen schwankt der Bahnversand nach Schlesien zwischen 3000 u. 4000 t.

[4]) Thorn durch zu Berg: 1890: 3900 t; 1903: 5000 t.

[5]) Verkehrsbezirk 50, 51: 1890: 500 t; 1903: 200 t.

[6]) Der Versand auf der Weichsel abzüglich des Durchgangs bei Thorn betrug 1890: 3400 t; 1903: 3800 t, davon zuletzt 1100 t zum Frischen Haff. Dagegen der Bahnausgang nach Verkehrsbezirk 1 u. 2: 1890: 1200 t; 1903: 2800 t.

nimmt die Binnenschiffahrt das durch Vermittlung der Nordseehäfen importierte Farbholz für die Textilindustrie Polens. Von der landwärts versandten Menge, etwa 2900 (1890) bis 2200 t (1903), befördert sie stets gegen 90 %. Besser schneidet die Bahn allerdings hinsichtlich des sich in gleicher Richtung vollziehenden Verkehrs in Häuten und Fellen ab, da sie sich von den 10700 t der Abfuhr im Jahre 1903 6300 t bewahrte. Aber die Steigerung des seewärtigen Bezugs auf 10000 t gegen 2900 t 1890 beruht vor allem auf dem Wasserweg, der seinen Anteil von 16,1 % 1890 bis zu 49,3 % 1902 vergrößerte. Eine wesentliche Ausnahme unter den Rohstoffen machen nur Baumwolle und Wolle, deren Einfuhr von 1800 resp. 4100 t vollständig mittels des Bahnwegs [1]) nach Polen weitergegeben werden.

Die Einfuhr von 16100 t fetten Ölen und Fetten besonders aus Hamburg (1890: 9900 t) besteht zum Teil noch aus gewerblichen Rohstoffen, Talg, Leinöl etc., zum anderen als Schmalz aus Nahrungsmitteln. Eisenbahn und Wasserweg führen je 1000 t über die russische Grenze. Im Versand nach dem Inland aber steht der letztere voran, der infolgedessen von der Gesamtabfuhr immer über 60 % inne hat [2]). Ganz ähnlich bedeutsam ist der Versand per Flußschiff für die Einfuhr von amerikanischem Petroleum, welche seit 1895 konstant 35000 (1903) bis 38000 t (1895, 1900) beträgt, indem er nahezu 70 % der Abfuhr [3]) ausmacht. Die Versorgung der eigenen Provinz, welche etwa zu gleichen Teilen mittels beider Verkehrsmittel erfolgt [4]), wird sehr durch das bahnwärts eindringende russische Produkt erschwert. Die genannte hohe Einfuhr verdankt Danzig vornehmlich der Abfuhr auf der Binnenwasserstraße [5]) nach dem Frischen Haff und besonders nach Königsberg, das durch die Mängel seiner Hafeneinrichtung

---

[1]) 99,0 resp. 97,9 % 1903.

[2]) 1890: 60,8 % von 6400 t; 1903: 7000 t = 64,0 %; von den in diesem Jahre wasserwärts abgegangenen 7000 t fuhren ca. 2500 t zum Haff.

[3]) 1895: 69,3 % von 35800 t; 1903: 68,3 % von 34300 t.

[4]) Versand Danzigs 1903 nach Verkehrsbezirk 1 u. 2, 12: 10900 t, auf dem Wasserwege: 8300 t.

[5]) Abzüglich des Durchgangs zum Haff: 15100 t.

von der Weichselmündung abhängig ist. Mit den letzten Artikeln sind wir schon in die letzte Gruppe der Danziger Einfuhr, den Nahrungs- und Genußmitteln [1]), geraten, unter denen neben den sogen. Kolonialwaren nur noch die Heringe erwähnt werden müssen. Der seewärtige Eingang an Heringen aus England und Holland in der Höhe von 35 700 t 1903 (1890: 18 500 t) dient zu einem Teile dem Konsum des nahen deutschen Hinterlandes. In dieser Richtung hat die Wasserstraße einigen Erfolg zu verzeichnen; sie beförderte dorthin rund 5200 t (gegen 3900 t 1890), indem die Transporte über das Haff [2]) zugenommen haben. Im Verkehr nach Rußland dagegen blieb sie auf 1—2000 t beschränkt, und da insbesondere in dieser Richtung die Ausdehnung des Absatzes erfolgte, so ging ihr Anteil ununterbrochen von 31,8 % (5900 t) auf 18,8 % (6700 t) zurück. Weit erheblicher ist aber die Unterstützung, welche sie der Einfuhr der Kolonialwaren lieh. Die Einfuhr von Salz mit 26 500 t, welche zu 20 000 t von den Schwarzmeerhäfen (Eupatoria) stammte, beruht überwiegend auf der neuerlichen Spedition nach Polen. In welchem Umfange deren Steigerung seit 1890 (10 900 t) auf der Weichselschiffahrt beruht, geht aus dem Stillstand des Bahnverkehrs hervor [3]), während sie inzwischen ihren Anteil von 2100 t = 23,1 % auf 21 200 t erhöhte, somit heute 72,1 % der Abfuhr beansprucht. Die 7000 t im Jahre 1903 aus deutschen Nordseehäfen bezogenen Reis verteilt die Binnenschiffahrt zu 52,5 %, wodurch sie zugleich den Einfluß Danzigs über das Frische Haff und die russische Grenze trägt; ebenso gebühren

---

[1]) Die Einfuhr von Getreide etc. ist minimal: 9400 t. Sie besteht zu 5300 t aus Ölsaaten für die Danziger Öhlmühlen, zu 2400 t aus Mais, der hauptsächlich von der Bahn an die landwirtschaftlichen Konsumenten verteilt wird. Die Einfuhr an Mühlenfabrikaten (4200 t) bleibt wahrscheinlich ganz in der Stadt, ebenso die 4900 t Zucker und Sirup. Die für beide Artikel notierte Abfuhr binnenwärts, an denen sich die Weichsel zur Hälfte beteiligt, stammt überwiegend aus der inländischen Produktion.

[2]) Elbinger Weichsel und Haffkanal: 1890: 500 t; 1903: 2700 t; dagegen Bahnversand nach Verkehrsbezirk 1 u. 2: 1890: 5700 t; 1903: 8900 t.

[3]) 1890: 7100 t; 1903: 8200 t.

ihr 49,6 % am Versand des über Hamburg importierten Kaffees und ähnlicher Produkte, im ganzen 9800 t. Die Weiterverfrachtung des seewärtigen Tabakeingangs von 1300 t übernimmt sie zu ⅓ (1902: 38,8 %), hinsichtlich der Einfuhr an Wein (3600 t 1903) beteiligt sie sich gar mit 60,0 %. Die Richtung dieses Hinterlandsverkehrs auch nur annähernd zu differenzieren, ist unmöglich, da er an und für sich wenig umfangreich ist und sich zu einem großen Teil als unausgeschiedener Stückgutverkehr vollzieht, wie schon der Unterschied zwischen den Ein- und Abfuhrzahlen zur Genüge klarstellt. Da aber die auf der Weichsel tätigen Reedereien ihre Hauptbeschäftigung im Stückgutverkehr [1]) finden, so dürften obige Zahlen, nach denen die Binnenschiffahrt ungefähr die Hälfte dieser höherwertigen Güter befördert, wohl das richtige treffen.

Die Ausfuhr über See hat der Bewegung der Einfuhr nicht folgen können, sie steht heute mit 856 900 t absolut hinter ihr zurück, während sie ihr 1890 noch ganz beträchtlich mit 525 200 t überlegen war. Aus dem sinkenden Verhältnis der Eingänge auf der Weichsel zur Ausfuhr seewärts — sie heben sich nur bedächtig von 384 000 t 1890 auf 465 300 t 1903 [2]) — darf geschlossen werden, daß die Binnenschiffahrt jenen Aufschwung des Seeverkehrs nur zu einem geringen Teil hervorgerufen hat. Immerhin schafft sie noch heute ein volles Drittel des Gesamtempfangs aus dem Hinterland herbei, 1903: 34,6 % (1900: 33,9 %). Für die Höhe dieses Anteils ist die eine Säule der Danziger Ausfuhr, Holz und Holzwaren mit 1903: 260 600 t (1890: 237 500 t), ausschlaggebend [3]), welche zu ⅔ nach England, außerdem nach deutschen Ostsee- und Nordseehäfen, sowie über Holland und

[1]) In seiner stärkeren Ausbildung liegt wahrscheinlich auch die Ursache der Erscheinung, daß die Weichsel mit der Steigerung der Einfuhr von Kaffee und Tabak nicht ganz Schritt gehalten haben. (Kaffee 56,0 %, Tabak 49,1 % 1890.) Vgl. Seibt a. a. O. S. 991.

[2]) Mithin mindert das Verhältnis derselben zum Seeverkehr sich von 70 auf 60 %.

[3]) Wie sehr die Anfuhr von Holz den Gesamteingang wasserwärts beeinflußt, zeigt die Abnahme des Anteils 1902 auf 29,4 %, da gleichzeitig der Floßantrieb von 257 000 auf 178 000 t wegen frühen Schiffahrtsschluß zurückgegangen war.

Belgien zum Rheingebiet bestimmt ist. Von der Zufuhr (357 100 t) beschaffte sie über $^3/_4$, nämlich 272 400 t = 76,3 %. Allerdings hat den Rückgang der über Thorn zu Tal geflößten Hölzer allein der Binnenverkehr durch den Bromberger Kanal [1]) nach den märkischen Wasserstraßen und Stettin zu tragen gehabt, doch vermochte die Weichsel dem Danziger Seeverkehr seit 1890 (276 700 t) nur die gleichen Mengen zuzuführen. Seit der Einführung der die russischen Häfen begünstigenden Exporttarife am Ende der 90er Jahre ist trotz der Gegenmaßregeln der deutschen Bahnverwaltung der Empfang per Schienenweg aus Rußland, welcher 1890 72 000 t (Verkehrsbezirk 50, 51) betrug, stetig geringer geworden (1903: 16 800 t), so daß der Weichselhafen hinsichtlich der Zufuhr des weiteren ausländischen Hinterlandes mehr als je auf die Schiffahrt angewiesen ist. Wenn die seewärtige Ausfuhr leise ansteigt, so verdankt es Danzig der größeren Produktion der umliegenden Provinzen, welche im Jahre 1903 (Verkehrsbezirk 1 und 2) 57 700 t bahnwärts nach dort verfrachtet haben. An erster Stelle steht heute die Ausfuhr von Zucker. Etwa 220 000 t [2]) wurden nach Großbritannien verladen, nach den Niederlanden und zum Rhein 40 000 t, außerdem noch größere Transporte nach Kanada und dem baltischen Rußland [3]), zusammen 318 000 t Zucker, Sirup und Melasse; diese Höhe wird durch rasches Anwachsen der Ausfuhr des Jahres 1890: 99 000 t erreicht. Hier hat es die Bahn durch Anwendung des Spezialtarifs II auf die Ausfuhr russischen Zuckers verstanden, den Empfang dieses Artikels auf 75 200 t 1903 (Verkehrsbezirk 50, 51) zu bringen (gegen 1890: 5300 t). Ungefähr ebenso hoch sind ihre Bezüge aus der heimischen Produktion, welche sie bis auf 16 600 t aus der Provinz Posen, von den Fabriken Ost- und Westpreußens bezieht. Einen bedeutsamen Teil jener Spedition ausländischen Zuckers hat auch die Weichsel an Danzig ge-

---

	1890	1903
[1]) Thorn durch zu Tal	955 000 t	832 000 t
Bromberger Kanal	611 000 „	466 000 „

[2]) Die Angabe von 321 000 t 1903 ist ein offenbarer Druckfehler für 231 000 t.

[3]) Je 15—16 000 t.

gefesselt [1]), aber ihre hauptsächliche Aufgabe für Danzig erfüllt sie im Gebiet der mittleren und unteren Weichsel. Die Fabrikationsstätten der Stromniederung setzen ihre Produkte fast ganz auf dem Wasserwege ab, indessen ermöglichten es vor allem die Fabriken im Gebiet der Netze und des Bromberger Kanals durch den Wasserversand zur Weichsel [2]), daß der Eingang wasserwärts relativ noch schneller als per Schienenweg auf zuletzt 104300 t gegen 26200 t 1890 stieg, und damit seinen Anteil am Gesamtempfang auf 39,6 % (1890: 32,4 %) vergrößerte. Die Kaufmannschaft Danzigs vertritt die Anschauung, daß die 1901 erfolgte Detarifierung von deutschem Zucker zur Ausfuhr der dortigen Binnenschiffahrt umfangreiche Mengen durch Ablenkung auf den Bahnweg entzogen habe [3]). Allein der Rückgang seit 1900 liegt im verminderten Export (Minderung der Ausfuhrprämien!) überhaupt. Das Verhältnis der Bahn- und Wassereinfuhren ist das gleiche geblieben, indem die Weichsel auch 1900 nur 40,6 % beförderte. Auch die Abfuhr aus Posen bahnwärts nach Stettin und Hamburg ist, wie wir gesehen haben, seit 1901 minimal, dagegen ist der Talverkehr der Warthe zur Oder ständig gewachsen, so daß es scheint, als wenn die Tarifermäßigung der Bahn die Wasserfrachten derart tief gedrückt habe, daß sich der Wasserverkehr der Netze in höherem Maße westwärts gewandt hat.

Die Gruppe der Getreide und Ölsaaten, welche in den 70er und 80er Jahren das Fundament der Danziger Ausfuhr bildete, muß sich heute infolge ihrer mäßigen Entwicklung seit 1890 (86500 t) mit dem dritten Platze hinter Zucker und Holz begnügen. Sie erreicht einen neuen Hochstand im Jahre 1900 (158400 t), fällt dann aber wieder langsam bis auf 120100 t 1903. Damit folgt sie dem Empfang aus dem Hinterland, der stets etwa doppelt so hoch ist: 1890: 170400 t, 1903: 210500 t. Der Verlauf der Zufuhr auf der Wasserstraße schwankt stark nach dem Ernteerträgnis des Hinterlandes und den Schiffahrtsverhältnissen. Im ganzen ist seit 1895 ein erheblicher abso-

---

[1]) Thorn zu Tal 1890: 6500 t; 1900: 53200 t; 1903: 32500 t.

[2]) Bromberger Kanal 2. Schleuse zu Tal 1895: 1000 t; 1903: 44700 t.

[3]) Jahresbericht Danzig 1901, S. 6.

luter Rückgang (1895: 45300 t, 1902: 18800 t) bemerkbar, welcher erst im letzten Jahre durch die Steigerung auf 27200 t abgelöst wird. Demgemäß bewegt sich ihr relativer Anteil am gesamten Empfang von 26,6 % 1890 über 6,2 % 1900 auf 12,9 %, womit also die damalige geringe Bedeutung der Weichsel für den Getreideverkehr Danzigs weiter abgenommen hat. Die fortschreitende Ausfuhr der meisten Getreidearten wird durch den Rückgang der Verschiffung von Weizen zum größten Teil aufgehoben; sie beträgt 1903 nur noch 26400 t (1890: 51400 t), welche zu 10800 t nach England, außerdem nach den nordischen Ländern und den Niederlanden [1]) verfrachtet wurden. Ihm entspricht die Senkung der Zufuhren von 85500 t 1890 auf 50100 t, die hauptsächlich der russischen Tarifpolitik zuzuschreiben ist, indem jetzt die ehedem beträchtlichen Sendungen russischer Ware fast ganz den nationalen Häfen zufließen. Den Ausfall spürt insbesondere die Weichsel, welche 1890: 20300 t über Thorn zu Tal sandte [2]), und der geringe Rest benutzt vorwiegend die Bahnbeförderung [3]). Somit ist Danzig allmählich ganz auf den Bezug aus den nahen deutschen Gebieten beschränkt. Ist deren Ernte, wie z. B. 1900, sehr reichlich, so schnellt die Ausfuhr bei gleichzeitiger Knappheit in Schweden auf den früheren Stand (61200 t). Je mehr nun diese Einfuhren aus den umliegenden Distrikten den Ausschlag geben, desto geringer ist natürlich der Anteil der Binnenschiffahrt geworden (1890: 33,8 %; 1900: 11,3 %; 1903: 14,8 %). In ähnlicher Weise verloren die bahnwärtigen Einfuhren von Gerste aus Rußland [4]). In diesem Falle boten die Provinzen wenigstens einen vollen Ersatz [5]), der die gesamte Anfuhr auf der früheren Höhe hielt: 1903: 27400 t (1890: 24000 t), wovon im letzten Jahre 10400 t (1890: 13300 t) nach Rußland, England und Westdeutschland über See abgesetzt wurden. Der Anteil der Wasserstraße schwankt

---

[1]) Nach Schweden und Dänemark 8600 t, nach den Niederlanden 4300 t.

[2]) 1903 dagegen nur 3400 t.

[3]) Verkehrsbezirk 50, 51: 1890: 27500 t; 1903: 9500 t.

[4]) Verkehrsbezirk 50, 51: 1890: 17700 t; 1903: 8700 t.

[5]) Inland 1890: 4300 t; 1903: 16000 t, davon 5900 t aus Posen.

mit 1100 und 2600 t zwischen 6,3 und 9,4 %, die sie von der mittleren Weichsel und in neuerer Zeit aus dem Ausland [1]) heranbringt. Der Ausfuhr von Hafer haftet der Charakter ungewöhnlicher Sprunghaftigkeit an, sie erreichte 1902: 33800 t, sank aber sogleich wieder auf den minimalen Satz von 2700 t, indem sie völlig von den Ernten Westpreußens abhängig ist, die 1900 und 1902 [2]) außerordentliche Erträge lieferten; die Zufuhren gehen per Eisenbahn ein (1903: 97,9 %), da auf die kurzen Entfernungen hin ein Wettbewerb der Weichsel mit den ermäßigten Exporttarifen aussichtslos ist. Wenn trotzdem die Getreideausfuhr im ganzen nicht zurückgegangen ist, so beruht dies in der günstigen Gestaltung bei Roggen und Hülsenfrüchten. An letzteren wurden 1903: 30700 t nach der deutschen Ostsee- und der Nordseeküste verfrachtet (1890: 9400 t). Das heimische Gebiet liefert nur den kleinsten Teil [3]), doch weil die ausschlaggebenden Produktionsstätten im südwestlichen Polen und Galizien liegen, wo eine Umgehung Danzigs durch die russischen Häfen praktisch unmöglich ist, ist der Bezug an Hülsenfrüchten auf dem Bahnwege stetig gestiegen, wogegen der Weichsel ganz minimale Transporte aus Rußland zufließen, 1903: 2400 t = 7,1 %. Am bedeutendsten ist heute die Ausfuhr über See von Roggen nach den nordischen Ländern, vor allem nach Dänemark [4]), mit zusammen 44800 t. Das Schwergewicht liegt heute vollständig auf dem mittels Eisenbahn aus Westpreußen und Posen eingehenden Roggen [5]). Der Empfang von Rußland hat auch hier seine Bedeutung verloren, worunter vor allem der Bezug auf der Weichsel, unter deren Vermittlung er sich überwiegend vollzog [6]), gelitten hat. Infolgedessen ist der Eingang wasserwärts von 21700 t = 48,0 % 1895 auf 2400 t = 5,4 % 1900

---

[1]) Thorn durch zu Tal 1890: 900 t; 1900: 3700 t.

[2]) 1902: 34100 t; 1903: 9000 t.

[3]) Per Eisenbahn 1890: 1000 t; 1903: 8300 t.

[4]) Nach Dänemark allein 18200 t.

[5]) 24000 resp. 26000 t 1903, gegen 1890 zusammen 9000 t.

[6])

	1895	1903
Thorn zu Tal	16500 t	5900 t
Empfang aus Verkehrsbezirk 50. 51 .	7000 „	300 „

zurückgewichen und erst im letzten Jahre ist er durch größere Beteiligung an der Abfuhr der deutschen Gebiete auf 11000 t = 17,7 % wieder angewachsen. Während früher ein Teil der Getreidezufuhr in verarbeitetem Zustande seewärts ausging, ist heute die Danziger Industrie exportunfähig geworden. Die jetzige Ausfuhr an Mehl und Mühlenfabrikaten neben Roggenmehl (12100 t) zum Rheingebiet, kleinen Mengen Weizenmehl, insgesamt 19100 t 1903, beruht anscheinend auf der Zufuhr aus dem Hinterland (24600 t gegen 1890: 8100 t); sie hat indessen den Rückgang der Ausfuhr (1895: 29800 t) nicht verhindern können. Die einheimischen Mühlen liefern per Bahn an [1]); die größere Hälfte stellt dagegen der Wasserweg [2]) mit 13500 t, die er über Thorn in stark anschwellendem Umfang zu Tal schafft. Der einstige Transitverkehr in russischer Kleie (1890: 32600 t) ist nach den Ausfuhrziffern ganz geschwunden (1903: 3100 t); danach dienen die steigenden Mengen russischer Ware, welche mittels Waggon eintreffen [3]), dem inländischen Bedarf. Die seit 1895 zwischen 9600 t (1895) und 13600 t schwankenden Verladungen von Rüböl nach dem Rhein und England beruhen zum Teil auf der Fabrikation binnenländischer Ölmühlen. Von diesem Empfang fetter Öle (1903: 7800 t) bewältigte die Weichsel durch den Bromberger Kanal etwa 27 % [4]). Zur kleineren Hälfte sind sie das Erzeugnis der lokalen Industrie, und da die Weichsel auch von dem Eingang an Ölsaaten (1903: 14800 t) 20,4 % beschafft, so darf ihr Anteil an der Ausfuhr fetter Öle auf 1/4 geschätzt werden. Der Export unverarbeiteter Ölsaat, 1895 noch 14700 t, ist allmählich belanglos geworden (1903: 3400 t), weil das Hinterland davon immer weniger zur Verfügung stellte, indem zumal die umfangreichen Bezüge russischer Ware auf der Eisenbahn und der Weichsel infolge der russischen Tarifpolitik einen anderen Weg eingeschlagen haben. Ähnlich unbedeutend ist

---

[1]) Empfang insgesamt 12200 t.

	1890	1903
[2]) Danzig an	3300 t	13500 t
Thorn durch zu Tal	7800 „	41100 „

[3]) Empfang insgesamt 1890: 39300 t; 1903: 85300 t.

[4]) Danzig an: 2100 t. Bromberger Kanal zu Tal: 1200 t.

die Ausfuhr von Ölkuchen der lokalen Ölmühlen nach Schweden und Dänemark geworden (1903: 2600 t, 1895: 12500 t); für sie kann die Beteiligung des Wasserwegs an der Einfuhr des Rohstoffs als Maßstab gelten. Statistisch nicht bestimmbar [1]) ist die Bedeutung der Weichsel für die Zufuhr an Spiritus und Branntwein aus der Provinz, da er von der Binnenschiffahrt meistens im Stückgutverkehr gefahren wird; deswegen ist die rechnungsmäßige Ziffer von 6,1 % 1903 (von 8200 t) sicher viel zu niedrig, allein ihr Sinken (1890: 13,3 %) beweist, daß der Rückgang des seewärtigen Exports auf 2500 t (1890: 16300 t) vornehmlich auf den Wasserweg, als den schwächeren Faktor, abgewälzt worden ist [2]).

Es ist schon darauf hingewiesen, daß die aus dem Verhältnis des landseitigen Gesamtausgangs zu Lande und zu Wasser abgeleitete Beteiligung der Wasserstraße von 30,9 % an der Einfuhr über See hinter der Wirklichkeit zurückbleibt; diese Ansicht ist durch die Darstellung der einzelnen Waren nur bestärkt worden. Wir gewinnen daher ein richtigeres Bild, wenn wir für 18 der wichtigsten Positionen des Seeempfangs [3]) die Summe des Hinterlandsverkehrs berechnen, danach erhalten wir für die Weichsel ein volles Drittel (37 %). Auch hier kommt die starke Minderung seit 1890 (54 %) zum Ausdruck. Noch erheblicher beeinflußt der Empfang Danzigs aus dem Hinterland für den Konsum der Stadt die Gesamtzahlen. Wieder ist es die Eisenbahn, deren Ziffern durch den wachsenden Eingang von Kohlen (über 160000 t) und Eisen

---

[1]) Ebenso nicht für die geringe Ausfuhr von Eisen und Eisenwaren 1903: 5600 t, der die gewaltige Zufuhr per Eisenbahn von 48200 t aus der Provinz, Schlesien und Westdeutschland gegenübersteht. Die kleine Zufuhr wasserwärts: 5400 t = 10,1 % stammt vom Frischen Haff (Elbing). Es ist gar nicht abzusehen, wie diese Zufuhren sich zur seewärtigen Ausfuhr stellen.

[2]) Die steigenden Mengen, die aus Rußland weichselwärts zu Tal gehen, 1900: 5300 t, gehen wahrscheinlich durch die Elbinger Weichsel und den Weichsel-Haffkanal nach Königsberg.

[3]) Steinkohlen und Koks, verarbeitetes Eisen, Roheisen, Erze, Steine, Düngemittel. Teer, Harz etc., Farbholz, Häute, Baumwolle, Wolle, fette Öle, Petroleum, Heringe, Salz, Reis, Kaffee, Wein. Man erhält dann: 216900 von 592200 t resp. 157700 von 291800 t.

(48 000 t), mächtig hinaufgeschraubt werden, während die Weichsel für die Hafenstadt selbst in der Hauptsache nur kleine und wenig gesteigerte Mengen Ziegeleifabrikate [1]) herbeibringt. Bemessen wir in diesem Fall den Anteil des Wasserwegs nach den fünf bedeutsamsten Gruppen der Ausfuhr seewärts, Holz, Getreide und Saaten, Mehl, Zucker und Spiritus, so entfällt auf ihn etwa eine Hälfte (48 %) [2]), zugleich gewinnen wir aus der entsprechenden Zahl für 1890 (61 %) Klarheit über seine Abnahme. Diese hohe Bedeutung der Weichselschiffahrt für den Seeverkehr des Mündungshafens muß in Anbetracht ihrer geschilderten niedrigen Leistungsfähigkeit auf den ersten Blick überraschen, denn einmal handelt es sich im Verkehr mit der Provinz um einen Wettbewerb auf kurze Entfernungen (Thorn per Weichsel: 227 km), wobei noch die Weichsel durch größere Umwege im Nachteil ist [3]), und andererseits sind der Binnenschiffahrt durch die Verwahrlosung des russischen Stromlaufs enge Schranken gezogen. Da unter diesen Umständen die Frachten sich den Sätzen des Spezialtarifes III nähern [4]), so ist ein Umschlagsverkehr größeren Stils auf der deutschen Weichsel ausgeschlossen, weshalb denn auch die Beteiligung des Wasserwegs am Getreideversand minimal ist. Somit ist die Schiffahrt auf einen schmalen Streifen zu beiden Seiten der Wasseradern angewiesen, an denen indessen das industrielle Leben der Provinz konzentriert ist. Darauf beruht der starke Anteil der Weichsel am Versand von Brenn- und Leuchtstoffen, Kolonialwaren etc., sowie am Empfang des Zuckers. Besondere Wichtigkeit beansprucht hier die Wasserverbindung durch das Delta zum Frischen Haff, wodurch der Bedarf der dort angesiedelten Industrie an Kohlen und Eisen von Danzig aus gedeckt wird, ja für Petroleum erstreckt sich der Bereich dieses Hafens über Königsberg hinaus bis zum Memelgebiet. Der andere Grund der relativ umfangreichen Beteiligung des Wasserwegs ist die Tarifpolitik der russischen

[1]) Mauersteine etc. 1890: 17 600 t; 1903: 22 900 t.

[2]) 413 900 von 863 600 t und 353 100 von 577 400 t.

[3]) Z. B. Bromberg-Danzig per Schienenweg 159 km, per Wasserstraße 198 km.

[4]) Seibt a. a. O. S. 991.

Bahnverwaltung, die einen großen Teil des Verkehrs mit dem ausländischen Hinterland über die nationalen Häfen leitet. Sie hat zuwege gebracht, daß der Bahnverkehr mit dem westlichen Teile der Monarchie, mit Polen, insgesamt 1903 nur 130 000 t betrug (1890: 75 000 t)[1]), wobei im Eingang heute allein Zucker praktische Bedeutung hat und im Ausgang allein Salz, Erze und Wolle eine Zunahme erfahren haben, dagegen die anderweitigen Verladungen dorthin nicht mit dem Bedarfe Polens fortgeschritten sind, und z. B. die frühere Versorgung mit Baumwolle infolge des genannten Zuschlagszolls 1888 bei weitem nicht wieder erreicht ist[2]). Noch empfindlicher ist die Benachteiligung im Verkehr mit dem eigentlichen Rußland, da in diesem Gebiet Danzig auch gegenüber Königsberg durch beträchtliche Mehrentfernung im Hintertreffen ist, es somit zuerst von der Tarifpolitik geschädigt werden mußte. Demzufolge ist der Versand nach dort überhaupt minimal, und wenn wir die Transporte an Kleie (1903: 81 000 t) in Abzug bringen, welche nicht dem Seeverkehr dienen, so verwandelt sich die geringe Zunahme im Empfang (1890: 110 400 t, 1903: 175 400 t) sogar in das Gegenteil, indem die Eingänge an Getreide und Holz, wie wir gesehen haben, zurückgehen. Dagegen hält die Binnenschiffahrt vornehmlich durch die gewaltigen Floßholztransporte den Einfluß Danzigs in Rußland aufrecht. Sie fesselt noch immer dieses Hinterland für den Bezug von industriellen Rohstoffen und kolonialen Artikeln zum Teil an den Weichselhafen, und sie führt außerdem steigende Mengen Mühlenfabrikate und Zucker über Thorn zu Tal, und schwächt auch hinsichtlich des Getreides die Folgen der russischen Politik etwas ab. Die Versuche der preußischen Verwaltung, durch Ausnahmetarifierung dem Danziger Seeverkehr nach dem deutschen Südosten für sein gegebenes, weiteres Hinterland Ersatz zu schaffen, sind im wesentlichen mißglückt; sie scheiterten an dem Wettbewerb der Oder und Elbe; im letzten Jahre gelangten nur 9000 t Hülsenfrüchte nach Danzig,

---

	1890	1903
[1]) Eingang aus Verkehrsbezirk 51 . .	35 600 t	49 600 t
Ausgang nach Verkehrsbezirk 51 . .	38 800 „	80 000 „

[2]) Eingang seewärts: 1887: 6900 t; 1890: 100 t; 1903: 1800 t.

und der einzige Erfolg liegt in dem Versand von 90000 t Eisenerzen nach Schlesien. Sie sind die Ursache für den Rückgang der Beteiligung des Wasserwegs am Gesamtausgang binnenwärts, der weit stärker ist, als beim Empfang. Auch zur Provinz Posen [1]) kann Danzig mittels der Tarifierung nur sehr wenig energisch eindringen, es beschränkt sich im ganzen auf den Versand geringer Mengen Düngemittel und den Empfang von Roggen und Zucker aus dem nordöstlichen Winkel. Im übrigen gravitiert dieses Gebiet durch die Warthe und Netze nach Stettin und neuerdings auch zur Elbmündung. Die Kaufmannschaft des Weichselhafens weiß genau, daß ihr gerade in dieser Beziehung Gefahr droht, und sie wendet sich mit allen Mitteln gegen den Plan, eine moderne Verbindung von der Weichsel zur Oder von 400 t Tragfähigkeit herzustellen. Sie fürchtet nicht allein, daß die großen Mengen Rohzucker aus dem Gebiet der oberen Netze [2]), welche während der Kampagne in Nakel oder Bromberg eingelagert werden, künftig auf Hamburg abgelenkt würden, und daß überhaupt der Verkehr mit dem Süden zu Gunsten des Verkehrs mit den westlichen Handelsplätzen bedeutend eingeschränkt würde, sondern sie befindet sich nicht im Zweifel, daß obendrein die Ablenkung des durch Danzigs Seeverkehr vermittelten Verkehrs zwischen Polen und Hamburg, über welche schon jetzt geklagt wird [3]), nach dem Ausbau der Weichsel-Warthestraße als sogen. Langwasserverkehr beträchtliche Dimensionen annehmen wird. Daher fordert denn Danzig mit Nachdruck als Kompensation eine gleichzeitige durchgreifende Regulierung der Weichsel von Bromberg bis Einlage, so daß der Verkehr von 400 t-Schiffen in der Regel unbehindert sei [4]).

β) Königsberg

Während über den Seeverkehr des großen westpreußischen Hafens seit 1890 ausreichende Angaben vorliegen, werden der

[1]) Im ganzen: Verkehrsbezirk 12: 1903: Empfang 68400 t; Versand 21900 t.

[2]) Jahresbericht Danzig 1899, S. 24, 25.

[3]) Jahresbericht Danzig 1900, S. 102.

[4]) Jahresbericht Danzig 1899, S. 24.

Erfassung des Hinterlandverkehrs durch die mangelhafte Statistik große Hindernisse bereitet. Die Statistik des Eisenbahnverkehrs umfaßt 1890 und 1895 nicht den Vorhafen Pillau; glücklicherweise läßt sich die Vergleichbarkeit mit den späteren Jahren durch dessen besonderen Ausweis 1900 für manche Güter bewerkstelligen. Der Wasserversand zur Memel und zum oberen Pregel wird als Abgang zu Berg gebucht, der Talverkehr enthält dagegen neben dem Versand über das Frische Haff störend den Leichterverkehr mit Pillau, der indessen in mäßigen Grenzen bleibt. Andererseits ist der in der Reichsstatistik als Binnenschiffahrtsverkehr eingetragene Abgang in Pillau zum großen Teile bloßer Leichterverkehr [1]). Deshalb ist der Abgang Pillaus nur insoweit als wirklicher Binnenschiffahrtsverkehr im folgenden berücksichtigt, als sich nicht für Königsberg zu Berg die gleichen Posten wiederfinden. Die unvermeidliche Ungenauigkeit hat den Vorzug, den Anteil des Wasserwegs eher zu niedrig als zu hoch einzuschätzen. Oftmals und regelmäßig, wenn die Königsberger Ziffern unwahrscheinlich niedrig sind, weist der Durchgang über Labiau zur Memel erheblich größere Summen auf. Dabei macht die Erfassung des Durchgangsverkehrs zu Königsberg den Eindruck besonderer Unvollständigkeit. Die letzteren Angaben sind daher tunlichst am Verkehr der Deime (Labiau) korrigiert worden. In Bezug auf die Spezialisierung nach Güterklassen macht die Eisenbahnstatistik einen Vergleich über einen längeren Zeitraum unmöglich, da sie für die Jahre 1890 und 1895 vorzugsweise in der Abfuhr sehr lückenhaft veröffentlicht ist [2]). Über die Richtung des Bahnverkehrs finden sich nur im Text

[1]) Die Korporation der Kaufmannschaft (Jahresbericht Königsberg 1900, S. 165) meint zwar, daß mit der Eröffnung des Seekanals Ende 1901 die Anschreibung dieser Ableichterungen bei den Notierungsstellen des Binnenschiffahrtsverkehrs in Fortfall geraten sind. Es ist demgegenüber klar, daß z. B. die 45 000 t Steinkohlen, welche, abgesehen vom Durchgang zu Berg, im Jahre 1903 in Königsberg bergwärts eintrafen, nur den Ableichterungen ihr Dasein verdanken.

[2]) Das amtliche Schema wurde auf der Ostpreußischen Südbahn (Südbahnhof, Lizentbahnhof, Pillau) erst 1900 vollständig eingeführt; auf der königl. Ostbahn ist es überhaupt erst seit dem 4. Vierteljahr 1900 in Anwendung.

der Jahresberichte oberflächliche Schätzungen der Beziehungen zu Rußland. Bei manchen Waren hilft in diesem Punkte eine Kombination der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen[1]) mit den Angaben Danzigs und Memels aus, falls sie sich in großen Zügen hält. Eine Erstreckung derselben über das Jahr 1903 rückwärts ist als unsicher verwerflich, und wird für 1890 und 1895 überdies durch fehlende und mangelhafte Angaben jener Häfen gegenstandslos.

Die seewärtige Einfuhr Königsbergs hat sich analog dem Eingang Danzigs entwickelt, sie betrug 1890 mit 339000 t ungefähr 100000 t weniger als dieser und hält heute mit der reichlichen Verdoppelung auf 743000 t die frühere Differenz inne. Der Versand auf den Binnenwasserwegen erreichte 1903: 139000 t[2]), ist demnach seit 1890 (111000 t) fast gar nicht gestiegen, so daß der Zuwachs des Seeverkehrs auf dem lokalen Verbrauch und der vermehrten Abfuhr mittels Eisenbahn beruhen muß. Das bedeutet also eine Verminderung des Anteils der Binnenschiffahrt[3]), welche im Jahre 1903 etwa ein Fünftel der Abfuhr nach dem Hinterland (22,3% von 622000 t) beförderte. Ungefähr die Hälfte der Einfuhr über See nehmen die Steinkohlen aus England mit 402700 t 1903 (1890: 143500 t) ein, wobei die absolute Zunahme nur im Jahre 1902 eine beträchtliche Unterbrechung erfahren hat (647300 t) und so die allgemeine wirtschaftliche Depression widerspiegelt. Wenig mehr als die halbe Einfuhr verbleibt im Gebiet der Hafenstadt. Da der Umschlag in den Waggon überwiegend in Pillau vor sich geht, über dessen Verkehr ja erst seit 1900 nähere Angaben vorliegen, so sind die Ziffern des bahnwärtigen Ausgangs nur von da ab verwertbar. Er betrug damals 127900 t und verringerte sich darauf bis 83700 t 1903, die ausschließlich für die Provinz (Verkehrsbezirk 1) bestimmt sind. Der Umschlag in das Flußschiff vollzieht sich ebenfalls größten-

[1]) Verkehrsbezirk 2: Ost- und westpreußische Häfen.

[2]) Königsberg durch zu Berg und ab zu Tal und Berg.

[3]) Auf eine Abnahme ihres Anteils läßt auch die Gestaltung 1890 bis 1895 schließen; in diesem Zeitraum sinkt ihr Anteil am Hinterlandverkehr Königsbergs (ohne Pillau bahnwärts) von 28,2% (von 394000 t) auf 24,8% (von 468000 t).

teils in Pillau, und wenn wir den greifbaren Leichterverkehr aussondern, hält er sich 1895/1902 auf derselben Höhe (1895: 40700 t; 1902: 41800 t), um dann plötzlich auf 94900 t zu steigen. Aus seinem unveränderten Stande bei rasch wachsender Einfuhr darf auf ein Sinken des relativen Anteils geschlossen werden, welcher 1900: 25,7% betrug. Die zeitweise Einführung des Ausnahmetarifs auf den Kohlenimport vermochte auch hier die Benutzung des Wasserwegs nicht einzuschränken, da die schlechte Konjunktur den Handel veranlaßte, die Billigkeit des Transports in erster Linie zu berücksichtigen; langsam stieg dessen Anteil auf 31,5% 1902. Als dann der ermäßigte Tarif außer Kraft trat, wuchs er schnell auf 53,1%. Der Wasserversand richtet sich einerseits auf die Ortschaften am Frischen Haff, wo er vor der Konkurrenz Danzigs an der Weichselmündung Halt macht, andererseits pregelaufwärts. Davon wird ein geringer Teil dem Gebiete des oberen Pregel zugeführt [1]), der größere Rest (1903: 36200 t) fährt die Deime zu Tal ins Memelgebiet. Insbesondere Tilsit hat stetig an Bedeutung für den Kohlenversand Königsbergs gewonnen, und das auf Kosten Memels [2]). Dieser Hafen schiebt dem Eindringen schlesischer Kohle, d. h. dem bekannten Ausnahmetarif, die Schuld an der langsamen Entfaltung seiner Seeeinfuhr zu. In Wirklichkeit stieg jedoch die Wasserverfrachtung von den Häfen zur Memel konstant von 40500 t auf 80200 t 1890/1903 [3]); allein dieser Zuwachs ist dem Pregelhafen zugeflossen, dessen Verladungen dorthin anfänglich minimal waren [4]). Über die russische Grenze gelangen nur bescheidene Mengen (1890: 1800 t; 1903: 8300 t), an denen Königsberg etwa zur Hälfte beteiligt sein wird [5]). Den nächsten Platz in der Einfuhr nehmen die Baumaterialien ein, welche als Steine und Steinwaren, auch gebrannte Steine, Zement und Kalk aus deutschen Häfen (43800 t), außerdem aus Rußland und

---

[1]) 1903 gingen zu Wehlau (Alle) 4900 t bergwärts.

[2]) Jahresbericht Memel 1895, S. 10.

[3]) Memel zu Berg, Labiau zu Tal.

[4]) Labiau zu Tal: 1600 t gegen 1903: 36 200 t.

[5]) Wenn man das Verhältnis der Notierungsstellen Memel und Labiau als Maßstab benützt (45,2%).

Dänemark herangebracht werden, zusammen 82600 t 1900 (gegen 1890: 28900 t). Sie dienen hauptsächlich dem Bedarf der Stadt selbst, und gehen deshalb mit der Abnahme der Bautätigkeit auf 66000 t 1902 zurück[1]). In das Hinterland werden nur die ersteren in einigem Umfange verfrachtet, und zwar ohne Mauersteine etc. 24800 t 1903, welche ausnahmslos im deutschen Reichsgebiet abgesetzt werden. Die Eisenbahn versendet davon 21000 t = 84,4%. Der Bedarf der dem Pregel benachbarten Orte an Steinen wird immer mehr vom Gebiete seines Oberlaufs aus befriedigt (Zementsteine?), tritt also besonders mit dem Wasserausgang Königsbergs in Wettbewerb[2]). Die Binnenschiffahrt muß sich deshalb mit den gleichbleibenden Mengen begnügen, welche von den nahen Stationen des oberen Pregels begehrt werden, so daß ihr Anteil bei wachsender Bahnabfuhr fallen muß (1900: 28,8%; 1903: 15,6%). An sonstigen geringwertigen Massengütern bedarf noch die Einfuhr künstlicher Düngemittel aus heimischen Häfen und Belgien der Erwähnung. Diese steigenden Mengen (1895: 12300 t; 1902: 43600 t) werden ganz mittels der Eisenbahn in die inländischen Bezirke abgesetzt (1902: 40200 t). Da die Binnenschiffahrt nicht mit dem Rohstofftarif konkurrieren kann, führt sie nur unbedeutende Quantitäten zur Memel[3]).

Im Jahre 1890 gelangten 20200 t Eisen und Eisenwaren seewärts nach Königsberg-Pillau, die sich bis 1903 verdoppelten (41500 t), nachdem sie seit 1900 (52600 t) der allgemeinen wirtschaftlichen Lage gemäß etwas nachgelassen haben. Die Abfuhr per Eisenbahn ist im ganzen parallel dieser Entwicklung verlaufen, so 1890: 11700 t, 1903: 25600 t, die allein zur Deckung des provinziellen Bedarfs dienen[4]). Die Wasserstraßen haben nur die geringen Transporte behauptet, welche sie schon 1890 inne hatten. Die Angaben über den

---

[1]) 1903: 72400 t.

[2]) Aus diesem Grunde sind die Ziffern des Durchgangs zu Labiau zur Memel für unsere Zwecke unbrauchbar; er rührt überwiegend nicht vom Seeverkehr her.

[3]) Königsberg ab und durch zu Berg 1895: 600 t, 1903: 400 t.

[4]) Jahresbericht Königsberg 1900, S. 103: nach Rußland waren bestimmt 170 t.

Verkehr auf der Deime[1]) geben sichere Anhaltspunkte über den Versand zur Memel, dem Ziel der meisten Transporte: 1890: 3200 t; 1903: 3900 t Labiau zu Tal. Bleiben diese Mengen in der nahen Memelniederung[2]), so reicht andererseits der Bereich der Binnenschiffahrt auch nach der Weichsel zu nicht weit[3]). Alles in allem haben die Verfrachtungen per Flußschiff 1903: 5000 t = 16% nicht überstiegen, so daß der große Aufschwung der Eiseneinfuhr wie bei den Düngestoffen der vermehrten Bahnabfuhr verdankt worden ist.

Die dritte Warengruppe der Seeeinfuhr wird durch die Gegenstände des häuslichen Bedarfs, vor allem der Nahrungsmittel gebildet. Hier ist beim Empfang von Heringen aus Schottland gleichfalls eine Zunahme zu verzeichnen: 1890: 41900 t; 1902: 71400 t; 1903: 66700 t. Ihm entspricht im ganzen der seit 1900 bekannte Bahnausgang mit: 1902: 55700 t; 1903: 63100 t[4]). Die Provinz hat davon ziemlich dieselben Mengen absorbiert, 1903 etwa 21800 t; die übrigen zwei Drittel gingen nach Rußland. Soweit der Wasserversand über Labiau dem Konsum Westpreußens dient, hat er sich auf dem gleich niedrigen Niveau gehalten (2000—3000 t), also wenigstens kein Terrain an die Eisenbahn verloren. Der Durchgang bei Schmalleningken, der besonders von Königsberg genährt wurde, ist heute praktisch belanglos[5]), ebenso die Durchfuhr zur Weichsel (Rothebude). Die Bahn besorgt danach allein den Absatz nach Rußland, der immer mehr die Höhe der seewärtigen Einfuhr bestimmt. Der geringe Anteil der Wasserstraße

---

[1]) Die Ziffern der Reichsstatistik für den Abgang und Durchgang zu Königsberg sind sehr schwankend, doch beruht dies anscheinend auf der wechselnden Erfassung des Verkehrs.

[2]) Bis nach Tilsit gelangten z. B. von den 1902 zu Memel und Labiau notierten Mengen (4500 t) nur 200 t.

[3]) Genaue Angaben über diesen Verkehr sind nicht zu machen, da die Mengen an Eisen etc., welche durch den Weichsel-Haffkanal und die Elbinger Weichsel bergwärts passieren, wohl auf die Rechnung der ausgebreiteten Elbinger Eisenindustrie zu setzen ist.

[4]) Die kleine Abweichung wird durch die Lagerung erklärt, die einen Teil der im letzten Vierteljahr eingetroffenen Fische in die Bahnstatistik des nächsten Jahres verschiebt.

[5]) 1895: 1000 t; 1903: 100 t.

ist denn auch stetig gesunken und beträgt 1903 noch 3200 t[1]) = ca. 5%. Von den weiteren Lebensmitteln ist es der Tee, bei welchem der Verkehrsbereich des Pregelhafens über die Grenze reicht. Die im Eigenhandel und speditionsweise unter Vermittlung der deutschen Nordseehäfen eingeführten Mengen dienen dem Konsum der russischen Bevölkerung, welchem sie ausschließlich durch die Bahn angeliefert werden. Seit 1890 (4700 t; 1895: 2200 t; 1903: 4400 t) sind sie in leiser Abnahme begriffen; immer fühlbarer wird die Konkurrenz Odessas, das für Moskau tarifarisch günstiger gestellt ist[2]). Selbst Königsberger Händler sehen sich neuerdings gezwungen, einen Teil ihrer Waren über jenen Hafen zu dirigieren. Die geringe Einfuhr an Kaffee aus Hamburg (1890: 1900 t) bleibt fast ganz in Westpreußen und ist deshalb nur einer minimalen Ausdehnung fähig gewesen (1903: 2500 t). Trotz der bedenklichen Sammelposition: Kaffee, Kakao, Tee etc. ist ersichtlich, daß der Wasserversand von Kaffee relativ beträchtlich war (Labiau zu Tal 1902: 670 t; 1903: 330 t), indem der Anteil am Gesamtversand von Kaffee und Tee 1900: 10%, 1903: 20% erreichte. Er ist in Wahrheit noch erheblich höher, da der bahnwärtige Ausgang ja die großen Mengen Tee umfaßt; die Steigerung indessen beruht nur auf dem Sinken der letzteren. Die Einfuhren von anderen Nahrungsmitteln, wie Zucker aus Zollvereinshäfen (1903: 11500 t), Reis aus Bremen (5300 t), englisches Salz (4300 t) sind mit Ausnahme der Salzeinfuhr im Wachsen[3]); sie decken aber hauptsächlich den Platzbedarf. Ein kleines Quantum wird in die Provinz verteilt und nur Reis gelangt überhaupt in das russische Reich. Die Wasserstraße unterstützt in allen Fällen den Seeverkehr, doch da es sich um kleine Beträge handelt, die Verhältniszahlen also sehr durch Zufälligkeiten in Mitleidenschaft gezogen werden, und überdies der gesamte Verkehr von untergeordneter Bedeutung ist, so verzichte ich darauf, den Anteil der Binnenschiffahrt ziffernmäßig zu belegen. Die Einfuhr von Petroleum ist, wie bei

---

[1]) Unter Berücksichtigung der Labiauer Notierungen.

[2]) Jahresbericht Königsberg 1895, S. 126.

[3]) 1890: Zucker 6000 t, Reis 2800 t, 1895: Salz 7400 t.

der Betrachtung der Hafeneinrichtung dargetan ist, mangels der nötigen Vorrichtungen in Pillau stark eingeschränkt worden (1890: 10200 t; 1900: 1000 t); auch nach Eröffnung des Seekanals hat sie sich nur wenig gehoben[1]). Vielmehr wird der Bedarf durch Bezüge mittels Binnenwasserstraße von den Danziger Tanks aus gedeckt. Der Versand von Königsberg gehört danach in erster Linie nicht dem eigenen, sondern dem Danziger Seeverkehr an. Deshalb sei nur erwähnt, daß die Verfrachtungen zumeist per Waggon vor sich gehen (1903: 6800 t). Der Versand zu Wasser nimmt seit 1895 absolut ab[2]). Diese Verschiebung zu Ungunsten des Wasserwegs ist auf die gleiche Ursache wie hinsichtlich Danzigs zurückzuführen; da er zumal die entfernteren Bezirke versorgt, so wird er durch die Ausnahmetarife für Petroleum in der Richtung von der russischen Grenze[3]) am härtesten betroffen. Der auffällig jähe Rückgang 1902/03 kann die Folge des neuen Abgabesystems vom 1. Februar 1903 sein, das nach der Ansicht der Kaufmannschaft diesen Artikel zu hoch tarifiert[4]).

Die Ausfuhr seewärts hatte 1890 ungefähr mit 505000 t die gleiche Höhe wie die Danzigs inne, stieg gleich ihr auf 698000 t 1900 und 662000 t 1902, hielt sich dann auf 688000 t 1903 und machte so die neuerliche Aufwärtsbewegung des Konkurrenzhafens nicht mit, die, wie wir beobachtet haben, im wesentlichen der Binnenschiffahrt zu verdanken ist. Dieser Steigerung ist der Wasserweg nicht teilhaftig geworden, denn die Anfuhren zu Berg und zu Tal, sowie die Durchfuhr zu Tal betragen nach dem Höchststand 1900 mit 737000 t im letzten Jahr 667000 t; das ist der Umfang von 1890 (685000 t). Somit hat er zum Wachstum des Seeverkehrs eigentlich nichts beigetragen. Dadurch sinkt sein Anteil am Gesamthinterlandverkehr[5]) von 55% 1890 auf 46,5% 1900, resp. mit Ein-

---

[1]) 1903: 2600 t.

[2]) Hier sind die Königsberger Angaben sehr unzuverlässig, weshalb die Notierungen zu Labiau allein eingestellt sind: 1890: 3000 t; 1902: 1700 t; 1903: 600 t.

[3]) Jahresbericht Königsberg 1900, S. 112.

[4]) Jahresbericht Königsberg 1902, S. 41.

[5]) 1890: 1241000 t, 1900: 1587000 resp. 1683000 t, 1903: 1530000 t.

schluß Pillaus auf 43,8%, welche Höhe er dann nach der Depression 1902 (35,7%) im letzten Jahre (43,6%) behauptet.

An hervorragender Stelle steht die Ausfuhr an Getreide und anderen Rohprodukten des Landbaus, denn sie nehmen regelmäßig über die Hälfte der gesamten Ausfuhr ein: 1890: 303000 t, 1903: 379600 t. Der Empfang dieser wichtigen Güter auf den Wasserstraßen ist gering und auch absolut im Rückgang (1890: 31700 t; 1903: 19900 t), so daß der kleine relative Anteil von 7,9% auf 3,4% (resp. 3,1%) 1900 abnimmt, wo er 1903 (3,7%) beharrt. Die Zusammensetzung dieses Exports hat aber eine völlige Umbildung erfahren, indem die Ausfuhr von Brotgetreide von 154600 t auf 75900 t zurückgewichen ist. Wenn auch der Anteil der Binnenschifffahrt an sich unbedeutend ist, so ist es doch interessant zu verfolgen, wie sie sich hierzu im einzelnen gestellt hat. Die gewaltigen Anfuhren von Weizen per Eisenbahn 1890 (109000 t) stammten etwa zu neun Zehntel aus Rußland, worauf die handelspolitischen Verwicklungen die russischen Einfuhren auf minimale Beträge sinken ließen. Auch nach Abschluß des Handelsvertrags 1894 erreichten sie bei weitem nicht die frühere Höhe[1]), da die russischen Ostseehäfen, vor allem Libau, die Zwischenzeit benutzt hatten, um, unterstützt durch die dortige Bahnverwaltung, mit den Produktionsgebieten Verbindungen anzuknüpfen. Die sogen. Sommernavigationstarife aus dem Gebiet des Dnjepr und Dnjestr wurden aufgehoben, die preußischen Bahnen verweigerten hartnäckig die Durchrechnung direkter Tarife für Sendungen aus russischen Elevatorstationen. Das Resultat ist, daß die Zufuhren von Weizen, bei welchem die Zwischenlagerung sehr gebräuchlich[2]) ist, auf 4700 t 1900 fielen und auch seitdem für Königsberg bedeutungslos geblieben sind. Den Verlust konnte die heimische Landwirtschaft nicht entfernt ausgleichen, so daß die Weizenausfuhr die rückläufige Bewegung von 112600 t 1890 auf 36800 t 1903 aufweist, die vorwiegend nach den Uferstaaten der Ostsee, besonders nach Schweden gingen. Die geringen Zufuhren aus Rußland auf

[1]) 1893: 14000 t, 1895: 63800 t; vgl. Jonas a. a. O. S. 29.
[2]) Jonas a. a. O. S. 45.

dem Wasserwege über Schmalleningken[1]), durch Überschüsse des deutschen Memel- und Pregelgebiets vermehrt[2]), haben ganz aufgehört, da heute die russische Ausfuhrzone sich nach den südlichen Distrikten verschoben hat und infolgedessen die Weichsel die einzige Wasserverbindung mit dem Produktionszentrum geworden ist, d. h. Danzig als Mündungshafen allein in Betracht kommt. Die Mengen, welche in Königsberg zu Berg eintreffen[3]), stammen aus dem Stromgebiet des Frischen Haffs. Ihnen ist es zuzuschreiben, daß die Wasserzufuhr wiederum bis 1903 auf 6000 t (gegen 1895: 4200 t und 1890: 9900 t) gestiegen ist. Bei gleichzeitigem Rückgang des Bahnempfangs macht nunmehr ihr Anteil gar 12,9% aus (1890: 8,3%). Die Ausfuhr von Roggen hat in heftigen Schwankungen mit 39100 t 1903, davon die eine Hälfte über die Küsten der Ostsee[4]), der Rest nach Norwegen, Holland und England (1902: 69700 t), die frühere Höhe behauptet (1890: 42000 t). Die Zufuhr wasserwärts zu Tal ist neuerdings belanglos, da das obere Pregelgebiet sein Rohprodukt selbst verarbeitet und die geringe Durchfuhr von der russischen Memel[5]) allmählich eingeschlafen ist. Dagegen kamen 1903 zuerst größere Transporte zu Berg[6]) an, deren Ursprung wahrscheinlich die Weichselniederung ist. Die Eisenbahn hob ihren Empfang von 49400 t auf 101700 t und 82300 t 1902/03, so daß der Wasserweg sich zwischen 6,9% und 5,2% 1903[7]) beteiligt hat. Vom Bahneingang liefert je nach den Ernteergebnissen bald die Provinz, bald Rußland die größere Hälfte. Im ganzen festigt sich das Übergewicht Rußlands, das seit der Regelung der handelspolitischen Beziehungen 1894 aus den angrenzenden Landesteilen wachsende Quantitäten auf den Königsberger Markt wirft. Der Stillstand der Seeausfuhr ist scheinbar, denn der überschießende Teil wird nach Verarbeitung

---

[1]) Schmalleningken durch zu Tal 1890: 3200 t.
[2]) Königsberg an zu Tal: 5800 t.
[3]) 1890: 1900 t, 1903: 5600 t.
[4]) 18600 t.
[5]) Schmalleningken zu Tal 1890: 2300 t.
[6]) 4400 t, dagegen Rothebude und Danzigerhaupt zum Haff: 4000 t.
[7]) 1902: 1,6%.

durch die lokale Industrie als Mehl seewärts exportiert. Dementsprechend steigt die Ausfuhr von Mehl und Mühlenfabrikaten von 1890: 10700 t auf 53400 t 1900 und 1903: 47500 t. Die Zollvereinshäfen nahmen 19000 t auf, Rußland fast ebensoviel [1]), und der Rest verteilt sich über die übrige Ostsee und die Staaten der Nordseeküste. Zugleich sank die Zufuhr aus dem Hinterland von 43700 t auf die Hälfte (1903: 21800 t). Die Einfuhr russischer Fabrikate, welche sich auf dem Schienenweg vollzog, ist auf Libau und Riga abgelenkt und nur zum kleinsten Teil durch Wasserversand über die Memel und besonders Weichsel ausgeglichen worden. Damit stieg der relative Anteil der Wasserstraße am Mehlempfang von 18,3% auf 32,3% [2]). Stellen wir aber für die Differenz des Exports und der landwärtigen Zufuhr die Beteiligung an der Roggenzufuhr ein, so erhalten wir 1890: 18,3%, 1903: 17,6%. Somit ist in Wirklichkeit die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die Verschiffung der Mühlenfabrikate nicht gewachsen. Den außerordentlichen Aufschwung der Ausfuhr von Hafer nach England, Schweden und dem deutschen Westen [3]), die heute ein volles Drittel aller Getreidearten etc. beträgt (1890: 37400 t; 1900: 145800 t; 1903: 129500 t), hat ebenfalls die Eisenbahn herbeigeführt [4]), die ihre Transporte hauptsächlich aus Rußland heranzieht. Der Empfang mittels Flußschiff kommt [5]) aus der Provinz. Die Bezüge von der Memel und dem Pregel haben sich gemäß ihrer lokalen Bedeutung nicht gehoben [6]), und da auch in Königsberg und Pillau vom Frischen Haff her weniger herangebracht worden ist, so hat der Wasserempfang nicht nur relativ auf 3,7% (1890: 14,6%), sondern auch absolut auf 4800 t [7]) abgenommen. Ähnlich stellt sich der Wasserweg zu der vermehrten Ausfuhr von Hülsen-

---

[1]) 15 900 t.

[2]) 6400 und 7000 t.

[3]) 1903 nach England 52 100 t, Schweden 31 100 t, Zollvereinshäfen 24 600 t.

[4]) Empfang 1890: 39 400 t, 1903: 125 000 t.

[5]) Abgesehen vom unmaßgeblichen Durchgang zu Schmalleningken.

[6]) 1890: 3800 t, 1903: 4600 t.

[7]) 1890: 6700 t.

früchten, insbesondere Erbsen (41700 t), Linsen (28800 t) und Bohnen, zusammen 112500 t 1903 (1890: 46300 t), welche zur Hälfte nach deutschen Häfen, außerdem nach England, Frankreich und den übrigen Nordseestaaten [1]) bestimmt waren. Die Einfuhr über die Memel aus Rußland (1890: 4400 t=12,9%) hat wie bei anderem Getreide aufgehört, und die gesamte Zufuhr wird von der Bahn bewältigt [2]) (99,3%). Unter den landwirtschaftlichen Rohstoffen folgt dem Gewichte nach die Ausfuhr von Lein-, Hanf- und Rübsaat nach deutschen Nordseehäfen sowie England etc. mit 39100 t (1890: 30100 t). Auch hier beteiligt sich die Wasserstraße nur mit 7,8% resp. 7,5% [3]), die sie von den Ufern der russischen Memel und des Frischen Haffs beschafft. Sinkende Tendenz weist ihr Anteil an der geringfügigen Verfrachtung von Gerste (1903: 7300 t) auf, er hebt sich nur 1895 einmal durch ungewöhnliche Bezüge von der Weichsel her auf 12,8%, um dann bis auf 1,4% herabzugehen. In der Einfuhr von Flachs und Hanf bereitet sie der Eisenbahn überhaupt keine Konkurrenz. Für diese Güter ist Königsberg vollständig auf die Bahnverbindungen mit Rußland angewiesen, völlig dem Wettbewerb der russischen Häfen und der diese begünstigenden Bahnen ausgesetzt, und diese Umstände haben hingereicht, um die Ausfuhr nach der Nordsee von 28600 t auf 15300 t herabzudrücken.

Holz und Holzwaren bilden die andere kleinere Hälfte der Königsberger Ausfuhr; sie reihen sich mit ziemlich konstanten Ziffern an, die für 1903: 142900 t betragen (gegen 156600 t 1890) und zu 88100 t nach deutschen Nord- und Ostseeplätzen, zu 38300 t nach Großbritannien gelangen. Die Zufuhren werden vornehmlich auf dem Wasserwege vom Innern Rußlands herangeflößt [4]). Da die Beförderung denselben Schwierigkeiten unterliegt wie zum Mündungshafen Memel, so sind sie besser bei dessen Betrachtung zu erörtern. Daher denn auch die ähnliche Abnahme von 1890: 420800 t auf 1902:

---

[1]) Zollverein 54300 t, England 19000 t, Frankreich 11300 t.

[2]) 1903: 132300 t.

[3]) 1890: 3900 t, 1903: 2800 t.

[4]) Es ist unbegreiflich, daß Jonas (a. a. O. S. 57) behauptet, in Königsberg überwiege der Handel mit inländischem Holz.

275500 t und 1903: 330400 t. Noch im Jahre 1890 war die Anfuhr von Holz per Eisenbahn unbedeutend (14100 t), und sie verharrte in diesem Stadium, bis 1899 die Durchrechnung der seit dem Zollkrieg für russische Häfen eingeführten Holzexporttarife den preußischen Plätzen zugestanden wurde, worauf sie unter Ausnützung der unvorteilhafteren Lage Danzigs auf 44900 t und 62600 t 1902/03 emporschnellte. Während früher nur wertvolle Hölzer, wie eichene Stäbe für den Bahntransport nach Königsberg in Frage standen, wird er jetzt sogar auf größere Partien von Tannenschnittwaren und Ellern ausgedehnt [1]). Diese Posten waren vorher durch Libau, Riga und Windau dem Wasserwege, Memel wie Weichsel, abspenstig gemacht, und wurden nun den deutschen Häfen zurückerobert. Andererseits aber beschleunigten die billigen Tarife die Anlage von Schneidemühlen am Produktionsort, und verminderten so die Menge der über Schmalleningken zu Tal geflößten Hölzer. Damit hat der Wasserweg sein einstiges Monopol für den Holzbezug verloren (1890: 96,8%), indessen gibt er noch heute bei weitem für die Ausfuhr von Holz mit 84,2% den Ausschlag.

Neben diese Güter, welche seit langem die seewärtige Ausfuhr ausmachen, sind in jüngster Zeit andere getreten, vor allem Abfallstoffe der Öl- und Getreidemühlen, welche als Futtermittel im westlichen Europa gesucht sind. An Ölkuchen wurden in rascher Aufwärtsbewegung 1903: 34200 t (1890: 1300 t) insbesondere nach Dänemark [2]) verladen, an Kleie nach deutschen Häfen und Schweden 13400 t [3]). Man greift kaum fehl, wenn man den Empfang per Flußschiff, der nicht notiert wird, als unwesentlich betrachtet. Die Zufuhren stammen bei beiden Artikeln aus Rußland, und die bahnwärtigen Eingänge sind schon so hoch [4]), daß neben der Erzeugung der lokalen Industrie, deren Versorgung mit Rohstoff ja auch die Bahn übernimmt, auch bei starkem Absatz in das Inland kein Raum für die Binnenschiffahrt bleibt. Es bleibt noch die Be-

[1]) Jahresbericht Königsberg 1900, S. 80 u. 81.
[2]) 1903: 23100 t.
[3]) 1890: 4200 t.
[4]) 1903: Ölkuchen 34200 t, Kleie 25200 t.

teiligung an der seewärtigen Zuckerausfuhr nach Rußland zu erwähnen, da sie in den letzten Jahren 11—16000 t erreicht hat. Die Provinz Ostpreußen besitzt nur drei Zuckerfabriken, deren eine (Hirschfelde) noch dazu nach Danzig absetzt[1]), weshalb Königsberg die nötigen Anfuhren aus Rußland heranzieht. Es ist nun interessant, daß für den eisenbahnseitig hoch tarifierten Zucker sogar der Bezug über die Weichsel in Frage kommt, und daß er seit der Tarifermäßigung des russischen Produkts 1890 (Spezialtarif II) in Abnahme begriffen ist: Königsberg an zu Berg 1895: 9200 t; 1903: 4200 t[2]). Selbstverständlich bedeutet dies einen relativen Rückgang gegenüber dem Bahnverkehr, der denn auch seit 1900 (27,8%; 1903: 23,2%) unmittelbar zu beobachten ist.

Nach dem vorstehenden dient die Binnenschiffahrt nur in beschränktem Maße der Verteilung der Königsberger Seeeinfuhr, allerdings mehr als der Anteil am Gesamtausgang in das Hinterland ergibt. Wir müssen festhalten, daß der Schienenweg umfangreiche Sendungen, die sich in die Umgebung und weiter nach Westdeutschland richten, so Getreide, Flachs und Hanf, Mehl, Kleie und Ölkuchen[3]), nicht aus dem Seeverkehr geschöpft hat, daß wir daher die Beteiligung des Wasserwegs auf gut ein Viertel veranschlagen müssen. Für den Versand nach Rußland kommt er fast gar nicht in Betracht; in dieser Richtung ist Königsberg vollständig auf die Eisenbahn angewiesen, wobei es in heftigem Wettbewerb mit den russischen Häfen der Ostsee und des Schwarzen Meeres steht, die besonders in Speditionsgut, wie Tee, Kaffee, Eisenwaren u. a. dem Pregelhafen direkte Einbuße getan haben. Königsberg ist immer mehr auf den lokalen Absatz in Ost- und Westpreußen zurückgedrängt. Auch hier begnügt sich die Binnenschiffahrt mit einem bescheidenen Anteil. Nur infolge ihrer großen Beteiligung am Kohlenversand ist sie für den Seeverkehr wesentlich, da die Kohle als Rückfracht von England und den Rhein-

[1]) Jahresbericht Königsberg 1900, S. 114.

[2]) Rothebude und Danzigerhaupt zum Frischen Haff 1900: 9400 t, 1903: 4800 t.

[3]) Versand 1903: Flachs und Hanf 46 200 t, Mehl und Kleie 24 700 t, Ölkuchen 13 000 t, zusammen 84 000 t; Getreide 1900: 60 000 t.

häfen auf die Herstellung des Gleichgewichts zwischen Ein- und Ausfuhr hinwirkt, und dies bei Königsberg in den letzten Jahren tatsächlich erreicht. Diesen Vorteil des Nachbarhafens weiß Memel richtig zu schätzen, jetzt, wo Königsberg immer umfassender mit Hilfe seiner besseren Hafenverhältnisse und Binnenwasserstraße die Kohlenversorgung des Memelgebiets in die Hand nimmt, so daß Memel ernstlich um seine Holzausfuhr besorgt ist. Dem Kleinkrieg, den Königsberg in anderen Artikeln, wie Heringen, Salz, Reis, Eisenwaren auf dem gleichen Wege siegreich gegen diesen Platz ausficht, kommt nur symptomatische Bedeutung zu, da es sich um verhältnismäßig geringe Mengen handelt. Ebenso bedarf noch der aus dem gesamten Eingang abgeleitete Anteil der Binnenschiffahrt an der seewärtigen Ausfuhr der Korrektur. Wenn man nämlich die recht erheblichen Eingänge [1]) an Mauersteinen und anderen Steinwaren, die für den städtischen Bedarf bestimmt sind, in Abrechnung bringt, erniedrigt sich der Anteil auf 49% 1890, und 36% 1903. Berücksichtigt man ferner, daß etwa nur die Hälfte der überwiegend wasserwärts eingetroffenen Hölzer den Hafen seewärts verläßt und daß ein bedeutender Teil des mittels Eisenbahn eingeführten Getreides, der Ölsaaten und des Flachses roh oder verarbeitet auf demselben Wege wieder ausgeht nach dem Inland [2]), so kommt man zum Schluß, daß ein gutes Drittel der Seeausfuhr heute vom Wasserweg angeliefert wird. Dieser Anteil wird vor allem von der gewaltigen Holzantrift getragen, aber wir haben gesehen, daß sie sich nicht als entwicklungsfähig erwiesen hat. Die Holzausfuhr wird stetig von der übrigen Ausfuhr mehr in den Hintergrund gerückt, und dieser Tatsache ist es zuzuschreiben, daß die Bedeutung der Wasserstraßen für die Ausfuhr, wie die obigen Ziffern bestätigen, von der Hälfte auf ein Drittel gesunken ist. Es ist begreiflich, mit welchem Interesse der Königsberger Handel, der sich wohl bewußt ist, daß Stillstand hier Verlust an die russischen Kon-

---

[1]) Königsberg durch zu Tal und an 1890: 154 000 t, 1903: 177 000 t Mauersteine und andere Steine.

[2]) Ausgang bahnwärts 1903: Flachs etc. 46 200 t, Getreide, Ölsaat 60 000 t, Mehl und Kleie 24 700 t, Ölkuchen 13 000 t.

kurrenzhäfen, die Ostseehäfen wie auch Odessa, bedeutet, die Änderung der ungünstigen deutschen Holztarife betrieben hat und noch auf ihre Neuregelung in anderen Punkten dringt. Hinsichtlich der landwirtschaftlichen Rohprodukte müssen wir konstatieren, daß die Bezüge mittels Flußschiff bei keinem Artikel zugenommen haben. In der Provinz reicht ihr Einfluß nicht über die anliegenden Ländereien hinaus, hat also gemäß der kurzen Entfernung nur lokalen Charakter. Hier ist ihm während der ganzen Periode ein gleicher, geringer Anteil zugefallen. Hinsichtlich der Mengen, welche trotz der elenden Wasserverhältnisse noch stromab von der russischen Memel und Weichsel nach Königsberg gelangten, ist die Binnenschifffahrt zwischen die Konkurrenz der russischen und deutschen Bahnen geraten und hat sie beiden überlassen. Je ausschlaggebender im einzelnen Fall die Zufuhren von jenseits der Grenze wurden, z. B. bei Hafer, Hülsenfrüchten, Flachs und Hanf, desto minimaler ist ihr Anteil geworden, so daß heute mehr als vordem Königsberg für die wichtigste Hälfte seiner Ausfuhr von den Eisenbahnen, insbesondere von der Politik der russischen Staatsbahnen abhängig ist. Wie sehr die letztere die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Häfen für die Transporte aus entfernteren Gebieten beeinträchtigen kann, beweist vor allem der Rückgang der Ausfuhr von Weizen und Flachs. Hieran wird auch der mehrfach geplante Ausbau der Masurischen Wasserstraßen, von dem Königsberg sich viel verspricht, nichts ändern, da er die wachsende Bedeutung des russischen Hinterlandes nicht aus der Welt schaffen kann. Und der Wert der Memel und Weichsel für die vorgelagerten deutschen Häfen beruht gerade darauf, daß sie ihnen in den ausgedehnten Floßtransporten einen Massenverkehr sichern, der sich bis jetzt als der russischen Eisenbahnpolitik unzugänglich gezeigt hat und der auch von den handelspolitischen Verwicklungen unberührt bleibt, beides hochbedeutsam, wie Danzig und Königsberg im Anfang der 90er Jahre zu ihrem Glück erfahren haben.

γ) Memel

Über den seewärtigen Verkehr Memels besitzen wir vollständige Angaben nur für die Einfuhr. Die Ausfuhr ist in ihrem wichtigsten Teile, dem Holzverkehr, nur nach dem Werte abgeschätzt, doch da der Eingang aus dem Hinterland überwiegend zur Verschiffung gelangt, können seine Ziffern als Maßstab für die Entwicklung der Ausfuhr gelten. Jedenfalls zeigen sie, daß bei allen Schwankungen seit 1890 ein Stillstand eingetreten ist, welcher sie zwischen 370000 (1902) und 500000 t (1900) hält, ja seit dem Jahre 1900 macht sich eine leise Abwärtsbewegung bemerkbar, was beides in den Ziffern über den Wert der Seeausfuhr seine Bestätigung findet: 1890: 18,8 Mill. Mk., 1900: 23,1 Mill. Mk., 1903: 18,7 Mill. Mk. Der Anteil des Wasserwegs kann den Berichten der Memeler Kaufmannschaft nicht entnommen werden, da in ihnen der Verkehr desselben mit dem relativ beträchtlichen Verkehr per Fuhrwerk vereinigt ist. Ich entnehme ihnen deshalb allein den Eisenbahnverkehr, den Binnenschiffahrtsverkehr aber der Reichsstatistik. Danach betrug der letztere 1890: 96,6 % und ist dann auf 90,2 % 1903 resp. 87,3 % 1902 zurückgegangen. Allein selbst bei dieser kleinen Hafenstadt beeinflußt der bahnwärts gedeckte Bedarf an Kohlen, sowie der Empfang von Flachs und Hanf, welche Güter für den Seeverkehr belanglos sind, die Eingangsziffern zumal der Eisenbahn derart, daß obige Zahlen ein schiefes Bild liefern. Betrachten wir den für die Ausfuhr maßgebenden Posten Holz und Holzwaren, so stellt sich jene rückläufige Bewegung des Wasserempfangs als wesentlich geringer heraus, indem sein Anteil von 97,4 % 1890 auf 92,7 und 94,5 % 1902/03 fällt. Diese Änderung hat neben der gleichen Höhe der Wasserzufuhren ihren Grund in einer steten Steigerung des Bahneingangs, die indessen seit 1900 in das Gegenteil umschlägt. Die Geringfügigkeit des Bahnverkehrs (1890: 11600 t, 1900: 33800 t) ist erklärlich, wenn man erfährt, daß er mit der Flößerei überhaupt nur in wertvolleren Waren konkurrieren kann, als welche hauptsächlich nur eichene Stäbe in Frage kommen. Die neuerliche Abnahme auf 21600 t 1903 läßt erkennen, daß hierin der Mangel geeigneter Bahn-

verbindung Memel dem Wettbewerb Königsbergs und Libaus unterlegen ist. Demnach liegt das Schwergewicht nach wie vor in dem flußwärts aus Rußland angebrachten Holz. Seine Menge wechselt jährlich mit den Wasserverhältnissen der oberen Memel. Herrscht dort während des Sommers Wassermangel, so gelangt ein geringerer Teil zur Abtrift, der Rest wartet bis zum nächsten Frühjahr. Da ein Wettbewerb des Schienenwegs ausgeschlossen ist, gehen also diese Mengen dem Wasserweg nicht verloren, sondern sie sind die Ursache erheblicher Schwankungen: 1890: 445200 t, 1900: 431900 t, 1902: 315500 t, 1903: 367800 t. Der Einfluß eines frühen Schiffahrtsschlusses ist 1902 ersichtlich, wo die Flößerei wegen Eisgang bereits Mitte November ihr Ende nahm. Wenn wir die Wasserzufuhr mit der Königsbergs in Beziehung[1]) setzen, so steigt der Anteil Memels an der Durchfuhr zu Schmalleningken von 43,3 % 1890 auf 53,9 % 1902 und 50,6 % 1903. Danach scheint der veraltete Zustand des Memeler Hafens und die Beschränkung des Floßverkehrs durch den König-Wilhelmkanal etc., wie dies an früherer Stelle beleuchtet ist, seiner Holzausfuhr dank dem widerstandsfähigen Eigenhandel bis jetzt keinen Schaden zugefügt zu haben. Dem Wasserweg ganz zuzurechnen sind die kleinen Quantitäten Zellulose, welche die 1900 eröffnete Fabrik[2]) aus dem eingegangenen weichen Holz herstellt und seewärts ausführt (1903: 7900 t). Daneben tritt die Ausfuhr von Getreide und anderen Erzeugnissen des Landbaus ganz zurück. An Ölsaaten wurden 1890 noch 7400 t ausgeführt, 1903 aber 900 t. Die Haferausfuhr hat sich nur wenig gehoben (4100 t und 5400 t). In beiden Gütern hat der Wasserweg eingebüßt, aber nur bei Hafer ist die Bahn im stande gewesen, die Differenz durch Mehranfuhren aus der Provinz zu decken. Deutlicher als bei Holz wird es bei diesen Gegenständen, daß der Mangel einer direkten Bahnverbindung mit Rußland vor allem die Schuld an dem Stillstand Memels, hier insbesondere seiner seewärtigen Ausfuhr, trägt[3]). Die Bahn-

[1]) Am richtigsten wird die Anfuhr in Memel und die Durchfuhr zu Labiau (Deime) verglichen.

[2]) Jahresbericht Memel 1900, S. 33 ff.

[3]) Jahresbericht Memel 1902, S. 4.

einfuhr aus Rußland vermindert sich seit 1899 fortwährend [1]), und von dort kommt jetzt überhaupt kein Getreide mehr nach Memel.

In noch höherem Maße ist dies bei der Einfuhr seewärts für den Verkehr mit Rußland der Fall: Versand nach Rußland: 1899: 7000 t, 1900: 300 t, 1903: 3700 t, so daß Memel also noch mehr als bei der Ausfuhr über See darauf angewiesen ist, den Absatz dorthin auf dem Wasserwege zu bewerkstelligen, der dafür nach dem über den Zustand der russischen Memel Gesagten sehr ungeeignet erscheint. Es genügt mit Hinweis auf den Verkehr Königsbergs über Schmalleningken zu Berg anzunehmen, daß die gesamte Seeeinfuhr diesseits der Grenze bleibt, mithin Eisenbahn und Wasserstraße [2]) als kurze Verkehrsleiter auftreten. Wie bei der seewärtigen Ausfuhr das Holz, so dominiert in der Einfuhr die Steinkohle [3]), welche heute zu 1/3 in der Stadt selbst verbraucht wird. Das Anwachsen des Empfangs von 57400 t 1890 auf 94600 t 1903 entfällt größtenteils auf den steigenden Platzkonsum, zumal der dort angesiedelten industriellen Anlagen. Die Abfuhr mit der Bahn nach Stationen der Tilsiter Strecke und mittels Kahn nach Orten des Kurischen Haffs und nach Tilsit wächst langsamer (44800 t 1890, 59100 t 1903) und sprunghaft (1900: 48000 t, 1902: 63700 t). Der Anteil der Binnenschiffahrt wechselt zwischen 86,9 % 1890, 67,0 % 1900 und 74,4 % 1903, offenbart damit eine kleine Neigung zur Abnahme. Nicht der Eisenbahnversand Memels hat demgegenüber Terrain gewonnen, sondern der Wasserversand nach dem südlichen Teile des Haffs hat nachgelassen. Während noch 1890—95 große Kohlenmengen von Memel über Labiau zu Berg ins Pregelgebiet gingen [4]), hat jetzt Königsberg seinen natürlichen Vorteil wahrgenommen und ist, wie dargelegt wurde, die Deime zu Tal ins Kurische Haff vorgedrungen. Weil die

---

[1]) Insgesamt 1899: 40500 t, 1903: 18600.

[2]) Tilsit 110 km.

[3]) Abweichend von der Gestaltung der Nachbarhäfen gelangen neben englischer Kohle (80000 t) auch größere Mengen inländischer Ware zur Einfuhr: 13500 t.

[4]) 1890: 4700 t, 1895: 2900 t.

Kohleneinfuhr den Ausschlag gibt, folgt ihrer Bewegung die gesamte Seeeinfuhr mit 96000 t 1890 und 144200 t 1903, sowie auch der Anteil des Wasserwegs, der gegen $^2/_3$ im Anfang (67,8 %) heute noch immer über die Hälfte beträgt (1900: 52,7 %, 1903: 55,5 %). In großem Abstand folgen Düngemittel und die zu ihrer Herstellung nötigen Rohstoffe mit 24000 t 1903 (14100 t 1890), welche nach der Verarbeitung seitens der chemischen Fabrik in das nahe landwirtschaftliche Hinterland abgesetzt werden. Die Steigerung hat mit Ausnahme des letzten Jahres die Eisenbahn an sich gerissen: 1890: 13100 t, 1902: 22300 t[1]); die Wasserstraße hat bis dahin nur gleich geringe Quantitäten abgefahren, in jüngster Zeit aber Einfluß gewonnen (1903: 6800 t), so daß der 1890 bis 1902 von 15,8 auf 9,1 % gesunkene Anteil alsdann auf 27,8 % emporschnellt. Die seewärts eingeführten Steine und Steinwaren, hauptsächlich Kalksteine, mit 10600 t 1902, bleiben fast zur Hälfte in Memel, der andere Teil geht fast ausschließlich per Flußschiff nach Tilsit weiter[2]). An Lebensmitteln ist die Einfuhr von Salz und Heringen nennenswert. Die letztere ist seit 1895 (6900 t) in beständiger Abnahme begriffen. Der Bedarf der Provinz ist wohl eher gestiegen und die Ursache liegt in dem Aufhören des Exports nach Rußland. Die mit besseren Bahnverbindungen ausgerüsteten Nachbarhäfen Königsberg und Libau haben Memel einfach zurückgedrängt. Da diese Transporte größtenteils von der Schiffahrt übernommen wurden, so spricht sich dies in der verminderten Beteiligung von 7,8 % 1902 (gegen 29,0 % 1890) aus[3]). Die Salzeinfuhr bleibt ganz in der Provinz; sie hält sich dem gleichmäßigen Bedarf entsprechend auf gleicher Höhe: 1903: 2700 t[4]). Hier verändert sich das Verhältnis der beiden Binnenbeförderungs-

---

[1]) 1903: 17600 t.

[2]) 1890: 2400 t, 1902: 7700 t.

[3]) Memel (Jahresbericht 1903, S. 10) schiebt die Schuld auf die zollfreie Einfuhr norwegischer Heringe über Archangelsk und die Murmansche Küste, doch der Aufschwung des Bahnversands in den Nachbarhäfen, wobei auch gleichzeitig die Verfrachtung zur Memel ab Königsberg zurückgeht, zeigt den wahren Grund deutlich.

[4]) 1890: 2200 t.

mittel nicht. Der Anteil der Wasserstraße schwankt zwischen 44,4 % 1890, 34,4 % 1902 und 39,1 % 1903. Die ganze Betrachtung lehrt, daß Wasserstraße und Eisenbahn in ihrer heutigen Ausbildung dem Memeler Seeverkehr nicht die Grundlagen einer gesunden Entwicklung gewähren, ihn höchstens im bisherigen Umfange erhalten können [1]). Eine Regulierung des Memelstromes erscheint wegen der unumgänglichen Mitwirkung Rußlands für absehbare Zeit ausgeschlossen. Deshalb muß Memel trotz der heutigen überragenden Bedeutung der Binnenschiffahrt, die ihm allein den Rest früherer Bedeutung bewahrt hat, seine ganze Hoffnung auf den Ausbau seiner Eisenbahnlinien setzen. Der Anschluß der Grenzbahn Memel-Bajohren an die Route Libau-Romny wird die nächste Vorbedingung erfüllen, doch ist dieser Plan dank der Abneigung der russischen Regierung, die eine Konkurrenzierung ihrer eigenen Häfen befürchtet, der Verwirklichung seit Jahren keinen Schritt näher gebracht [2]).

e) Die Gestaltung des Seeverkehrs in den russischen Ostseehäfen im Hinblick auf den Wettbewerb mit den ost- und westpreußischen Plätzen

Um die Entwicklung und die Stellung der letztbehandelten Gruppe zu verstehen, bedarf es der Gegenüberstellung der konkurrierenden russischen Ostseeplätze, von denen Libau und Riga als die beiden Haupthäfen allein in Betracht kommen. Vor allem ist es wichtig, inwieweit ihr Seeverkehr auf den Beziehungen mit dem Teil des Hinterlandes basiert, für den sie mit den deutschen Häfen in Wettbewerb stehen. Mithin ist der Eisenbahnverkehr nach jenem Gesichtspunkt zu zerlegen. Da aber die dortige Statistik diesen Verkehr nicht wie die deutsche nach Bezirken ausweist, sondern nach einzelnen Linien, so sind diese für diesen Zweck zu ordnen, wobei tunlichst ein Rayon Südwest-Süd, sodann Südost und Ost-Nordost auseinander-

---

[1]) Jahresbericht Memel 1900, S. 4.
[2]) Jahresbericht Memel 1903, S. 4.

gehalten wird, wie in den Tabellen des Anhangs versucht ist, und wobei der erstere als das strittige Gebiet anzusehen ist.

Die Ziffern für Libau[1]) sind der „Handelsstatistik pro 1900“, herausgegeben vom dortigen Börsenkomitee, entnommen. Hinsichtlich der früheren Jahre fehlt jede wissenschaftliche Grundlage, da die vordem veröffentlichten „Statistischen Daten über den Handel der Stadt Libau“, wie in dem Vorwort zum obigen Werk selbst zugestanden ist, auf privaten Erkundigungen beruhen, daher auf besondere Genauigkeit kaum Anspruch machen dürfen; nur in einzelnen Fällen ist auf dieselben für 1890 zurückgegriffen. Die erste Tatsache, die wohl zu beachten ist, liegt darin, daß die Einfuhr seewärts in Libau hinter der Königsbergs und Danzigs[2]) mit 507 000 t 1900 weit zurücksteht, und daß diese Differenz hinsichtlich des Verkehrs mit dem Hinterland noch größer ist, denn im ganzen wurden nur 149 200 t mittels Eisenbahn abgeführt. Über die Hälfte der Einfuhr besteht aus Steinkohlen und -koks (302 000 t), die fast ausschließlich im Hafenbezirk verbraucht werden, und die 29 500 t, die ins Binnenland[3]) weitergehen, werden nicht über die nahe Umgebung hinausgelangen. Ebenso sind die eingeführten Steine etc., hauptsächlich Ziegelsteine des Inlands, feuerfeste Steine und Pflastersteine aus Schweden und Belgien, insgesamt 47 000 t, ganz für den lokalen Absatz[4]) bestimmt. Der Empfang an Eisen aller Art: 22 600 t, richtet sich knapp zu 1/3 nach Südwesten und Süden, überwiegend nach den östlichen Gegenden[5]). Dagegen waren in das erstere Gebiet

---

[1]) Der Seeverkehr wird erfaßt als: 1. Der Handel zur See mit dem Auslande. Darunter nimmt der Transitverkehr eine eigenartige Stellung ein. Sein Inhalt ist dunkel, denn er ist nicht im gewöhnlichen Sinne zu verstehen, da angedeutet wird, daß er zum Teil nach Riga, Moskau etc. geht. Da er außerdem unwesentlich ist (3400 t), ist er unberücksichtigt geblieben. 2. Der Handel zur See mit dem Inland. 1 Pud = 16,4 kg = 0,0164 t, 1 Wedro = 12,3 l.

[2]) Danzig 801 000 t, Königsberg 700 000 t.

[3]) Davon 20 000 t nach Süden und Südwesten.

[4]) Ausfuhr bahnwärts 5200 t; desgleichen die 12 900 t Zement aus Deutschland.

[5]) Von der nur zum Teil vom Seeverkehr getragenen Bahnabfuhr, 34 400 t, gingen nach Südwesten 10 000 t.

hauptsächlich die 17 500 t aus Großbritannien bezogenen Düngemittel bestimmt [1]). Die zweite Gruppe der Einfuhr umfaßt die Rohstoffe für die Industrie, welche im Südwesten (Polen) ansässig ist. Hier fällt die Geringfügigkeit des Empfangs auf: Farbholz 3400 t, Harz, Asphalt etc. 1600 t — in beiden Artikeln bleibt überdies ein beträchtlicher Bruchteil in der Stadt [2]), — Häute und Felle 1400 t, Baumwolle 3600 t, von welcher indessen nur geringe Mengen nach Polen gehen. Diese Einfuhr wird nach dem Moskauer Bezirk versandt, steht also mit den Häfen Riga und Reval in Wettbewerb und ist durch die Eisfreiheit bedingt, wechselt folglich stark mit ihr (1890: 20 500 t). Auch die seit 1890 konstante [3]) Einfuhr von Heringen (1900: 21 300 t), soweit sie überhaupt nach dem Inland verfrachtet wird (14 900 t), nimmt nur zur Hälfte die südliche Richtung. Die übrige Einfuhr an Lebensmitteln, quantitativ sehr gering, so Salz 6100 t, Reis 1300 t, außerdem noch kleinere Mengen Kaffee, Wein und Tabak dienen der Versorgung des südwestlichen Hinterlandes.

Die Ausfuhr übertrifft mit 1 035 000 t, dem der Bahnempfang von 1 180 000 t entspricht, die Einfuhr um deren ganzen Betrag. An erster Stelle stehen naturgemäß Getreide. Die Ausfuhr von Roggen (183 400 t) und Weizen (38 400 t) beruht überhaupt nicht auf dem Bezug aus den mit den deutschen Häfen umstrittenen Gebieten; das gleiche gilt selbstverständlich für die daraus hergestellten Mühlenfabrikate [4]) (27 200 t), sowie für die Ausfuhr von Kleie (41 500 t). Den wichtigsten Artikel bildet Hafer mit 377 700 t, allein nur etwa 1/7 (51 000 t) wird vom Südwesten und Süden angeliefert. Denselben Anteil nimmt jener Bezirk in der Verschiffung von 30 300 t Hülsenfrüchte ein [5]). Noch geringer ist er bei den

---

[1]) Von dem bahnwärtigen Versand (12 900 t) 10 800 t.

[2]) Ausgang bahnwärts: 1000 resp. 200 t.

[3]) 1890: 20 500 t.

[4]) Außerdem stammten daher nur 2400 t der mittels Schienenweg eingeführten 13 400 t Mehl etc., an Kleie 3000 t von 38 700 t.

[5]) 4000 t von 28 400 t eingetroffenem anderen Getreide und Hülsenfrüchten.

52 500 t exportierten Ölkuchen zu bemessen[1]). Auch an Ölsaaten, Flachs und Hanf bezieht Libau nur etwa 11—13 000 t dorther; die Ausfuhr dieser Güter mit 37 600 und 44 400 t beruht zu $^2/_3$ auf dem Empfang vom ferneren Südosten. Allein die verhältnismäßig kleine Ausfuhr von Zucker (16 600 t), sowie Teer und Harz (5800 t) und dann allerdings der umfangreiche Versand an Holz und Holzwaren mit 151 500 t[2]) gelangt aus dem Südwesten zur Ausfuhr.

Hinsichtlich Rigas werden vom handelsstatistischen Bureau des dortigen Börsenkomitees äußerst umfassende statistische Angaben unter dem Titel „Rigas Handelsverkehr auf den Wasserwegen (I) und Eisenbahnen (II)“ veröffentlicht, wobei auch die wichtige Binnenschiffahrt nicht vernachlässigt wird; außerdem steht für den Vergleich mit früheren Jahren in manchen Beziehungen das glaubwürdige „Rigaer Handelsarchiv“ zur Verfügung. Im Bahnverkehr stört aber der Umstand sehr, daß etwa nur eine Hälfte des Gesamtverkehrs[3]) später bei der Spezialisierung nach den einzelnen Linien ausgewiesen wird; eine dringend nötige Erläuterung der Ursache fehlt vollständig. Der gewaltigen Einfuhr[4]) im Betrage von 938 000 t 1903 steht nur ein Ausgang von 443 000 t nach dem Inland gegenüber; davon nicht mehr als 13 900 t auf dem Wasserwege, die als Steinkohlen (9500 t) und Düngemittel (2800 t) hauptsächlich mittels der Kurländischen Aa in die nächste Umgebung versandt werden. Der Unterschied rührt vor allem von der Einfuhr von Steinkohlen her. Diese eine Hälfte des Gesamtempfangs (462 000 t) wird wie bei Libau im Hafenbezirk konsumiert, nur 37 800 t gelangten per Eisenbahn und Wasserstraße in die Nachbarschaft. Über den Verbleib der aus Dänemark importierten Kreide, die in der Gruppe der Steine etc. 111 000 t den Ausschlag gibt, fehlt jeder Aufschluß[5]), doch

---

[1]) 5000 t von 43 800 t.

[2]) 1 cbf = 28,3 cbdcm = 0,0283 cbm = 0,017 t. Sleepers 1 Rbl = 0,06 t. Eichene Stäbe 1 Rbl = 0,04 t (1 Mille = 63 t).

[3]) Beim Eingang 1903: 788 000 t von 1 123 000 t. Beim Ausgang 1903: 235 000 t von 430 000 t.

[4]) Gebucht als Import und Zufuhr seewärts (aus dem Inland).

[5]) Die Eisenbahn notiert Steine ohne Kreide: 12 000 t.

ist aus der Bedeutungslosigkeit dieses Artikels für das westlichere Libau zu folgern, daß sie nicht nach Süden abgesetzt wird. Dies trifft auch bei der zu 23900 t angebrachten Ton- und Porzellanerde ein[1]), außerdem größtenteils für Düngemittel: 42300 t, indem nur 8000 t[2]) nach Südwesten und Süden ausgeführt werden, so daß sicherlich nicht diesen Gebieten die Steigerung seit 1890 (20000 t) verdankt wird. Die mit 45700 t 1903 wenig fortschreitende Einfuhr von Eisen aller Art ist ebenso nur zum kleinsten Teile dorthin bestimmt; von der ihr nur teilweise entnommenen Abfuhr per Schienenweg: 61500 t gingen nach diesen Strecken allein 19500 t. Unter den sonstigen gewerblichen Rohstoffen folgt heute Baumwolle mit 22600 t, die Riga in strengen Wintern (1886—89: 2500 t) an das bevorzugte Libau abtreten muß. Wie dort bildet der Moskauer Rayon das Absatzgebiet, für welches Riga außerdem mit Reval[3]) um den Vorrang kämpft; nur unbedeutende Mengen werden im Wettbewerb mit den deutschen Häfen nach Polen[4]) verladen. Ein ähnliches Verhältnis darf für die Verteilung der seewärts eingebrachten 8800 t Jute etc. angenommen werden[5]). Wenig mehr wissen wir über den Verbleib von Farbholz, da für den Eingang über See: 16000 t nur 3600 t als per Eisenbahn ausgeführt notiert worden sind, davon 1100 t nach Süden und Südwesten. Jedenfalls beweist der Stillstand des Empfangs seit 1890[6]), daß Riga gegenüber den deutschen Häfen keinen Erfolg während dieser Periode errungen hat. Einen Aufschwung verzeichnet der Import an Harzen, Asphalt etc., der 1903: 10300 t erreichte[7]), aber auch in diesem Fall gingen nur 2200 t südwärts, $^3/_4$ dagegen nach dem Zentrum Rußlands. Ebenso verteilt sich die geringfügige Einfuhr an Häuten und Fellen[8]), sowie an fetten Ölen

---

[1]) Vom Bahnausgang (8500 t) entfielen 800 t auf Südwesten.
[2]) Von 45000 t.
[3]) Einfuhr seewärts 1890: 60000 t, 1900: 43000 t.
[4]) 1903: 1500 t.
[5]) Ausgang bahnwärts: 7400 t.
[6]) 16000 t. [7]) 1890: 6600 t.
[8]) Von der Einfuhr seewärts: 3400 t gingen zum Süden und Südwesten 900 t.

und Fetten[1]). Die Nahrungs- und Genußmittel, die Riga unter Vermittlung der westeuropäischen Hafengruppe bezieht, richten sich ebenfalls überwiegend nach Osten und Südosten, so Heringe mit 13900 t (1886—90: 10500 t) aus Großbritannien und Norwegen, 6000 t Tee, Reis mit einer Einfuhr von 1800 t, endlich Wein und Tabak[2]). Der einzige Artikel, in welchem Riga nach Polen und Süden vorstößt, ist Salz, das in jener Richtung zu 6700 t verfrachtet wird. Allein dies bildet nur einen geringen Bruchteil für den Absatz des im Umfange von 45500 t aus Eupatoria bezogenen Salzes.

Stand Riga bezüglich der Einfuhr unter den behandelten Ostseehäfen hinter Stettin zurück, so behauptet es in der Ausfuhr mit 1424000 t unbestritten den ersten Rang. Weit über die Hälfte, ca. 800000 t, entfällt davon auf Holz und Holzwaren, deren Ausfuhr vornehmlich auf der Flößerei der Düna und daneben der Kurländischen und Livländischen Aa samt kleinerer Verbindungskanäle beruht, indem gegenüber dem Werte des Exports mit 16 Mill. Rubel der Eingang an Floßholz auf 15,6 Mill. Rubel geschätzt werden kann. Ähnlich der Gestaltung auf der Memel und Weichsel scheint die Flößerei keine steigenden Quantitäten zu liefern, es ist wahrscheinlich, daß der langsame Fortschritt der Ausfuhr[3]) den steigenden Bahnzufuhren verdankt wird, die heute 218000 t erreichen. Aber hiervon stammen nur ca. 50000 t aus den südlichen und westlichen Bezirken. In der anderen großen Gruppe der Ausfuhr, in Getreiden und Saaten, weist Riga sogar einen erheblichen Rückgang auf. Der Export von Roggen mit 10900 t ist gegenüber der einstigen Höhe fast bedeutungslos (1890: 78000 t), ähnlich hat Hafer mit 22400 t (1890: 81000 t) eingebüßt, desgleichen Ölsaaten: 19600 t (1886—90: 60000 t) und Gerste mit 21600 t gegen 53000 t 1890. Nur Weizen

---

[1]) Die Einfuhr beträgt an Kopra 6100 t, an Fetten und fetten Ölen 4100 t; der Versand bahnwärts dagegen an letzteren 8500 t, davon 3000 t nach Süden.

[2]) Es wurden versandt nach Süden und Südwesten 400 t Heringe, — t Tee und Kaffee und je 100 t Reis und Wein.

[3]) 1895: ca. 700000 t, 1900: 800000 t.

hat die frühere Höhe von 45 000 t (1903: 47 000 t) bewahrt[1]). In allen Fällen handelt es sich um Bezüge aus südöstlicher Richtung, indem die gesamte Einfuhr von Süden und Westen her an Getreide überhaupt keine 20 000 t[2]) erreicht, d. h. nur $^1/_{10}$ des Bahnempfangs deckt. Wir dürfen vermuten, daß die Minderanfuhren vor allem durch den Wettbewerb Libaus verursacht sind, sich somit dessen Ausdehnung zu einem Teil gegen Riga wendet. Über die gleichen Linien bewegen sich die Transporte von Butter und Eiern, deren beträchtlicher Versand von 20 000 t und 74 700 t erst aus der neuesten Zeit datiert[3]). Ebenso gelangt etwa nur $^1/_4$ der angebrachten 30 000 t Ölkuchen aus der südwestlichen Zone zur Anfuhr; sie speist also die seewärtige Verschiffung von 46 700 t (1890: 22 000 t) nur in diesem Verhältnis. Somit[4]) ist es neben Holz nur Flachs und Hanf mit 33 000 t, die Riga in erheblichem Umfange aus dem umkämpften Territorium an sich zieht, doch umfassen diese Transporte noch kein Viertel des Empfangs: 142 700 t[5]), der vollständig seewärts verladen wird (1890: 73 000 t).

Nach dem vorstehenden muß man sich hüten, aus dem gesamten Seeverkehr Rigas und Libaus den Grad ihres Wettbewerbs mit der deutschen Gruppe ableiten zu wollen, besteht doch der Empfang zu mehr als einer Hälfte aus Steinkohlen und Koks, die im Bereiche beider Plätze bleiben. Aber auch ein Vergleich für einzelne Warengattungen, wie er z. B. seitens Königsbergs hinsichtlich des Getreideverkehrs Libaus in Szene gesetzt[6]) ist, führt zu einem völlig schiefen Bilde, in welchem

---

[1]) Der Export von Mühlenfabrikaten (3600 t) und Kleie (2900 t) ist ohne Belang.

[2]) Von 206 000 t.

[3]) 1890: 100 t und 6000 t; von dem Empfang an Eiern 1903: 77 300 t kamen aus dem Süden und Westen 3000 t.

[4]) Von der Ausfuhr an Fellen im Betrage von 11 600 t entfielen auf den Bezug aus südlicher und westlicher Richtung 2000 t. Der Export an Bakuine: 11 000 t beruht auf der Verarbeitung der aus dem äußersten Südosten beschafften Mineralöle.

[5]) Davon per Wasserweg 3100 t.

[6]) F. Simon, Syndikus des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu

die Erfolge den deutschen Häfen gegenüber notwendig übertrieben sein müssen. Der große Umfang des Verkehrs in den russischen Häfen basiert eben nicht, wie die Interessevertretungen jener Städte glauben machen wollen, in ausschlaggebender Weise auf der Produktion und dem Bedarf der umstrittenen westlichen und südlichen Gebiete des Zarenreiches. Etwa nur die Hälfte (76000 t) des bahnwärtigen Versands richtete sich in Libau dorthin, ja eigentlich sind es nur Eisenwaren, Heringe, Salz und Häute mit ca. 23000 t, für welche Libau lebhafter in Konkurrenz tritt. Bei der Ausfuhr über See ist es mittels der Exporttarife besonders in Holz erfolgreich gewesen, und man geht nicht fehl, darauf die Einbußen Memels und Danzigs im russischen Bahnverkehr zu gründen, wie das auch in beschränktem Umfange für Ölsaaten geschehen mag. Neben Holz aus Wolhynien und Podolien zieht Libau aus dieser Richtung noch beträchtliche Mengen Hafer an sich, ohne indessen den Aufschwung Königsbergs zu beeinträchtigen. Außerdem empfängt es aus den wachsenden Überschüssen der Zuckerproduktion einige Transporte, doch setzt Polen nach wie vor hauptsächlich über Danzig ab. Im ganzen sind es jedoch nur 367000 t Güter, die auf den westlichen und südlichen Linien eingehen, über $^2/_3$ des Empfangs schöpft es dagegen aus dem Zentrum Rußlands, wohin also völlig das Schwergewicht Libaus fällt. Noch geringer sind die Gütermengen, die Riga dem Verkehr mit dem Südwesten und Süden verdankt; indem sie im Bahnversand 1903 mit 100000 t kaum die Hälfte, im Bahnempfang noch nicht $^1/_3$ (200000 t) des nach Linien ausgewiesenen Verkehrs ausmachten. Es sind im übrigen die gleichen Güter wie in Libau: Eisen und Salz einerseits, andererseits Holz und Flachs, Hanf. In beiden Häfen bleiben die Transporte höherwertiger Kolonialwaren und überseeischer Rohstoffe in der Richtung auf Polen auffallend niedrig, so daß bestätigt wird, wie sehr noch immer die Weichsel den Einfluß Danzigs dort aufrecht erhält. Dabei weist der Hinterlandverkehr Rigas seit 1890 entschieden einen Stillstand auf; die Steigerung der see-

---

Königsberg: der Königsberger Seekanal und die ostpreußischen Binnenwasserstraßen. Zeitschr. f. Binnenschiffahrt 1902, S. 49.

wärtigen Einfuhr basiert ganz auf der durch den lokalen Bedarf hervorgerufenen Vergrößerung des Kohlenimports[1]). Im Export hat Riga einen Teil des Getreides an Libau abgeben müssen, das ihm hinsichtlich der Hafeneinrichtung überlegen ist. Anlaß zu Klagen gibt einmal die Höhe der Hafengebühren, die fast doppelt so hoch sind[2]), und die Art ihrer Erhebung — setzen sie sich doch aus zwölf verschiedenen Steuern zusammen —, besonders aber die Unzulänglichkeit des Fahrwassers und der Ladevorrichtungen. Wohl beträgt die Tiefe heute 6 1/3—7 m[3]); allein häufig werden durch Versandungen der Einfahrt große Schiffe längere Zeit ferngehalten[4]) und auch durch mangelnde Sorgfalt in der Reinigung des Grundes von gesunkenem Holz geraten plötzlich im Hafen Schiffe mit weniger als 6 m Tiefgang fest[5]). Wie mit diesen Mißständen will man ebenso mit der Unzulänglichkeit der eigentlichen Hafeneinrichtung gründlich aufräumen. Der Ausbau des Andreasholms und des Exporthafens, die Vergrößerung des Zollausschlußgebiets, die Aufstellung einer Anzahl großer und kleiner elektrisch betriebener Kranen, die ein besonderes Bedürfnis bildeten, alle diese Pläne müssen jetzt bereits verwirklicht[6]) sein. Außerdem wurde Riga 1900 mit dem nicht einfrierenden Hafen Windau durch die Linie Tuckum-Windau verbunden, wodurch der Vorzug Libaus bezüglich der Zugänglichkeit im Winter bedeutend gemindert ist[7]). Wenn inzwischen trotz des durch obige Mängel herbeigeführten Ausfalls an Getreide nur ein Stillstand, ja vielleicht eine leise Steigerung der Ausfuhr zu beobachten ist, so ist es neben

---

[1]) 1890: 168 000 t, 1903: 462 000 t.

[2]) Dampfer von 716 Registert. (1400 t Gewicht) eingehend und ausgehend mit Gütern: Riga 224 Rbl, etwa wie in Stettin, Libau 145 Rbl; vgl. Rigaer Handelsarchiv 1900, I, S. 3 u. 4.

[3]) Rigaer Handelsarchiv 1900, I, S. 33.

[4]) Rigaer Handelsarchiv II, S. 79.

[5]) Rigaer Handelsarchiv I, S. 51. Nach annähernder Schätzung verliert jedes Schiff etwa 3—400 Stück Holz. Wie schlimm diese Kalamität werden kann, beweist die Tatsache, daß an einer einzigen Stelle binnen kurzer Zeit 5000 Stück gehoben wurden.

[6]) Rigaer Handelsarchiv I, S. 130 u. 214—217. Der Hafenausbau sollte 1900 höchstens noch 2—3 Jahre beanspruchen.

[7]) Rigaer Handelsarchiv I, S. 118.

der vermehrten Bahnzufuhr von Flachs und Holz vor allem der Leistung der Floßschiffahrt auf der Düna zuzuschreiben, die also hier, obwohl durch den wilden Zustand des Stromes und des Betriebs, die beide nur zu oft Floßstauungen (Saloms) verursachen [1]), stark beeinträchtigt, eine ähnliche Aufgabe wie bei Memel, Königsberg und Danzig erfüllt.

[1]) Rigaer Handelsarchiv II, S. 79; I, S. 155.